

A MAGYAR FÖLDRAJZI  
TARSASÁG KÖNYVTÁRA



BÁNHIDI ANTAL  
A GERLE 13 ÚTJA



A MAGYAR FÖLDRAJZI TÁRSASÁG KÖNYVTÁRA

SZERKESZTI CHOLNOKY JENŐ

# A GERLE 13 ÚTJA

BUDAPEST

FRANKLIN-TÁRSULAT

MAGYAR IRODALMI INTÉZET ÉS KÖNYVNYOMDA



Főtar. O. 816  
/40.

# A GERLE 13 ÚTJA

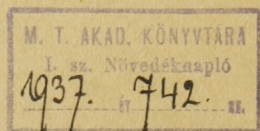
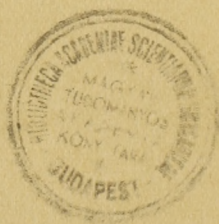
BÁNHIDI ANTAL  
UTINAPLÓJA

89 KÉPPEL ÉS 2 TÉRKÉPPEL

BUDAPEST  
FRANKLIN-TÁRSULAT  
MAGYAR IRODALMI INTÉZET ÉS KÖNYVNYOMDA



102229



FRANKLIN-TÁRSULAT NYOMDÁJA.





## BEVEZETÉS.

### «Gerle 13»

Ezüstpiros szárnyú, karcsú kis gépmadár. Már a keletkezésében béklyók vették körül. A magyar szegénység béklyói. Nem tellett külön-külön iskola-, gyakorló-, nőrepülő- és túrarepülőgépre. Egy gépben kellett megoldást nyernie mindannak, amire a magyar sportrepülésnek szüksége volt. Az iskolázás céljából, hogy könnyen, veszélytelenül lehessen vele a repülést megtanulni, kis fel- és leszállósebességre, elegendő stabilitásra van szükség. Ezzel szemben a túrázás lehetőleg nagy utazósebességet, a műrepülés pedig a túlnagy stabilitás helyett inkább élénk kormányozhatóságot, mozgékonytságot kíván. A kis fel- és leszállósebesség mellett a rövid gurulásra már csak azért is szükség van a hazai viszonyaink között, mert kevés városunk, helységünk rendelkezik ma még repülőterekkel, ahol a nagysebességű s ezzel rendesen együttjáró, hosszú gurulású gépekkel a fel- és leszállás üzembiztosan végezhető. Szerencsére azonban majdnem mindenütt akad kisebb-nagyobb rét vagy legelő, ahol a rövidgurulású gépekkel le és fel lehet szállani. A különböző felhasználás kívánalmai így némileg szembehelyezkednek egymással. Szűkös aviatikai életünk-ből aligha lehetett tapasztalati adatokat szerezni oly irányban, hogy melyik szempont kielégítése voltakép a fontosabb. Így magamnak kellett mértékeket szabnom, s hogy ezek a mértékek mennyiben helyesek és jók, arra a végzett repülések adják meg a választ. Műrepülésre az 1932. évi berlini repülőnap, túrázásra a Földközi-tenger körülrepülése, nagy teljesítményre a közbenső leszállás nélkül át-





repült london—debreceni út, az általános használatra pedig az itthon végzett sok alkalmi repülés. Egyedül iskolázásra nincs még a «Gerle» kipróbálva. Ennek is az anyagiak hiánya az oka, mert az eddig készült egy-két «Gerle»-gépet inkább a sportteljesítményekre kellett tartogatni az iskolarepülések mindennapos robotjával szemben. Az eddigi tapasztalatok azonban ez irányban sem rejtenek kétségeket.

Ezek voltak azok a körülmények, amelyek a «Gerle» elrendezését, külső alakját a szükséges repülőtulajdonságok szempontjából megszabták. Aránylag a súlyhoz képest nagy szárnyfelületek, hogy a fel- és leszállósebessége kicsi legyen, az iskolázás kedvéért. Kétfedelű megoldás, a műrepülés nagyobb igénybevételeinek és a mozgékonyság ki-elégítése céljából. Keskeny törzs, egymás mögött elhelyezett ülésekkel, az ellenállás csökkentése érdekében, hogy azért a túrázás közben elegendő sebessége legyen. Minden felesleges, nélkülözhető kényelmi berendezés mellőzése, nemcsak az alacsony előállítási költség, hanem a hosszú gurulást előidéző súlytöbblet elkerülése végett is.

A gép felépítésében, a részletek megoldásában hasonló megfontolások vezettek. Nemcsak az olcsó előállítási költségekre kellett tekintettel lenni, hanem arra is, hogy az építőműhely a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület műhelye is, meg egy esetleges javítóműhely is nem valami bőven van ellátva tetszőleges szerkezeti megoldásokat elkészítő szerszámgépekkel. Így tehát a készítéskor a kézimunkával kellett megelégedni. Hasonló megkötések állottak fenn az építőanyagokkal szemben is. A nehezen beszerezhető különleges, javarészt külföldi anyag helyett közhasználati, hazai anyagokra kellett méreteznem a gépet. A gépet szerkesztő s a gépet építő munkászekek azonban mindezeket a nehézségeket legyőzték s a kis karcsú gépmadár azóta nagy utat járt be Afrika sivatagjaitól észak ködös fjordjaiig. A bírálatokat pedig sehohsem kellett szemlesütve hallgatni, sehohsem kellett szégyenleni, hogy ez a kis gépmadár magyar.

A gép törzse vékonyfalú acélcsövekből készült, éppúgy, mint a kerékpár váza. A csomópontok össze vannak hegesztve s csak az oldható alkatrészek felerősítésére szol-



gálnak csavarok. Ez a megoldás nemcsak hogy pontosan méretezhető rácsos szerkezeténél fogva, hanem egyszerűen is állítható elő. Gépsérülés esetén pedig könnyen javítható. Ha pedig baleset éri a gépet, a csövek görbülésük közben az ütközés erejét nagyban fékezik, s mert törésük nem szálkás, mint a fáé, nem annyira veszélyesek a pilótára nézve. Hasonló megoldásban készült a törzs végéhez, a farokhoz erősített magassági és oldalkormány is, valamint a futószerkezet és a motorbeépítés. A törzsben foglal helyet egymás mögött a két pilótaülés egymással összekötött, úgynevezett kettős kormányval. Így a gép mind a két ülésből vezethető. Erre az iskolarepülések esetén van szükség, de jó szolgálatot tesz hosszabb túrákon is, mert váltott vezetés mellett a pilóták felváltva pihenhetnek valamelyest. A pilótaülések szerelvényfalaira vannak felszerelve azok az eszközök és műszerek, amelyek részben a gép kezeléséhez, részben a tájékozódáshoz szükségesek. Ugyancsak a törzsben vannak a csomagférőhelyek is, valamint ide építhetők be az esetleges hosszabb repülési időre szükséges tartalékbenzintartányok. A törzs elől a két kerékkel ellátott rugózott futószerkezetre, hátul pedig az ugyancsak rugózott sarkantyúra támaszkodik.

A szárnyak vázának az anyaga fa. Az alsó szárnyak közvetlenül a törzs közepéhez csatlakoznak, a felső szárnypár pedig a törzs eleje fölé erősített rövidebb szárnydarabhoz, az úgynevezett baldachinhoz. A szárnyak csavarok oldása után egyszerűen leszerelhetők, így a gép könnyen szállítható. A szárnyak egymás között merevítő rudazatokkal és huzalokkal vannak kitámasztva, megerősítve. A szárnyak elég vastagok ahhoz, hogy a baldachin-részben a két, darabonként 55 literes benzintartány helyet foglalhasson. Így a benzin a motortól eléggé elkülönítve, nem annyira tűzveszélyes. A szárnyakban hosszában két, fenyőből készült főtartó vonul s ezekre keresztben vannak a szárnyprofil megadó bordák felerősítve. A szárnyak csatlakozó elemei, fülei, veretei acéllemezekből készültek, mégpedig a biztonság növelése céljából nem hegesztéssel, hanem szögcselelssel és csavarozással. Belső merevítésül szintén huza-



lok és tartócsövek szolgálnak. A gép oldaldülését szabályozó szárnykormánylapok, a csűrőlapok, a szárnyakkal azonos módon készültek.

Üzemközben legkönnyebben a karcsú szárnyak sérülhetnek meg, már csak azért is, mert nagy felületűek s messze kiállanak a gépből. A fa, mint szerkezeti anyag, mindenütt előfordul, beszerezhető. Megmunkálása egyszerű kézi szerzőkkel végezhető, enyvezéssel pedig a kapcsolat biztosan és gyorsan előállítható. Így a szárnyak, mint könnyen sérülő alkatrészek számára a fa igen kedvező építőanyag, mert túrázás közben, ha valami baj történik, a javításhoz anyag és asztalos mindenütt akad. A szárnyak a pilótaülést nem közvetlenül veszik körül, így töréskor a szálkáik sem olyan veszélyesek. Ezért esett választásom a szárnyak anyagának megválasztásakor a fára. Vannak ezenkívül még egyéb előnyös tulajdonságai is a fának a fémekkel szemben, amiket itt részletesen mind felsorolni nem lehet.

A nedvesség káros hatásai ellen a gép minden alkatrésze többszörösen festve vagy lakkozva van. A törzs, a kormánylapok és a szárnyak vázai sűrűszövésű, finom lenvászonnal vannak bevonva. A vásznazást azután ötszörös, különleges lakkréteg tömíti, fészíti és védi a behatásokkal szemben.

A törzs elejéhez csatlakozik a motor. A «Gerle 13»-ban angolgyártmányú «Genet Major»-típusú, öthengeres, 100 lóerős, léghűtéses csillagmotor van. Ez még a Svédországban összetörött «Gerle 11»-ből maradt meg. Természetesen a beépítést megfelelő javítás előzte meg. A motor fából készült légcsavart hajt, ezzel a «Gerle» legkisebb sebessége 60, legnagyobb sebessége 165, utazó-sebessége pedig 135 km/óra a levegőhöz viszonyítva. Ha szerencséje van a pilótának és hátszelet kap, természetesen nagyobb, ellenszélben pedig kisebb a földhöz viszonyított sebesség. A motort a légáramlás kedvezőbbé tétele céljából vékony alumíniumburkolat fedi, ebből a hűtés céljából csak a hengerfejek állanak ki.

Repülőgépeken általában minden nélkülözhető anyag-többletet kerülni kell, mert az súlyával növeli a gurulást, a fel- és leszálló sebességet és csökkenti az emelkedőképessé-





Bisits Tibor és Bánhidi Antal indulás előtt a mátyásföldi repülőtéren.





A «Gerle 13» váza. Jól láthatók a törzsváz vékony acélesővei, köztük a két ülés támlájával, a szárnyakon végigvonuló főtartók s ezeken keresztben a szárnybordák. Elöl az öthengeres, léghűtéses csillagmotor látszik, a törzs alatta rugózott futószerkezet.

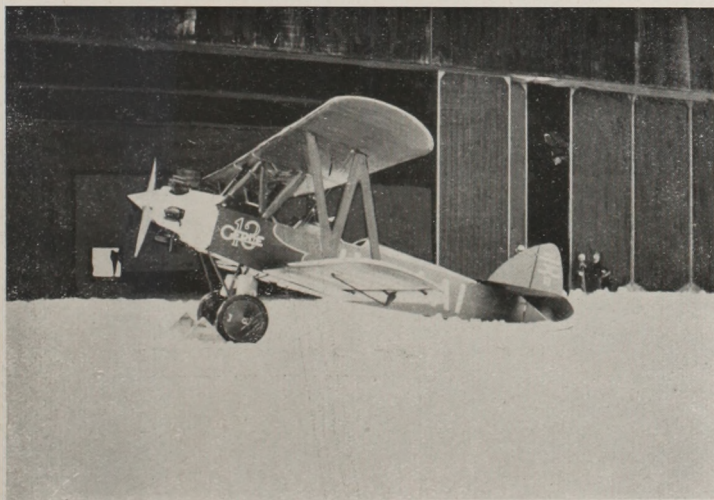


Már jár a motor...



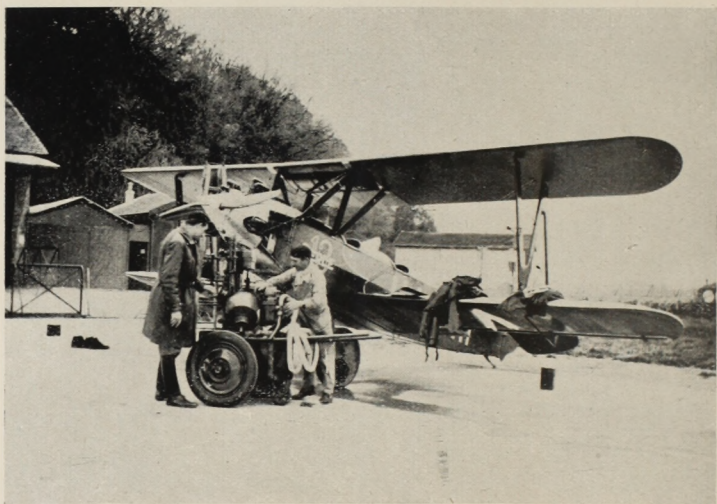


Hóekével próbálkozunk nekifutót tisztítani a klagenfurti repülőtérén.

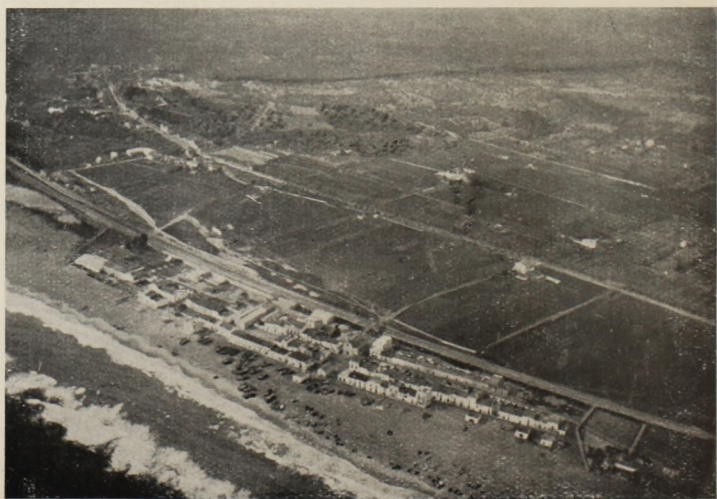


Útrakészen a klagenfurti hangár előtt.





Cannes ban az érkezés után mindjárt előkészítjük a további útra  
a «Gerlét».



Kis halásztelepek maradnak el alattunk a spanyol partokon.



get. A síma vonalazásból feleslegesen kiemelkedő alkatrészek pedig növekvő légellenállást idéznek elő, ez pedig a sebességet csökkenti s nagyobb motorteljesítményt, így nagyobb üzemköltséget okoz. Érthető tehát, hogy ezekkel a káros tényezőkkel a repülőgépszerkesztők a lehetőséghez képest takarékoskodnak. Ezért van a «Gerlé»-nek, mint minden korszerű repülőgépnek, karcsú, síma formája.

Az összeszerelt «Gerle 13» 7·25 m hosszú, 2·75 m magas, szárnyainak terjedtsége pedig 8·95 m. Önsúlya a beépített szerelvényektől függően 440—460 kg, repülő súlya pedig 880 kg. Tehát önsúlyával terhelve is repül. Sebessége, mint már említettem, 60—165 km/óra között változtatható.

Az oldalán a 13-as szám nem valami szerencse-szám, hanem véletlenül éppen a 13. gép, amit a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület épített, tehát a gyártás száma. A titokzatos HA—AAI jelzés pedig a gépek jelzésére számozás helyett elfogadott nemzetközi jelzés. A kötőjel előtti HA betűk Magyarország felségjelei, ezek minden magyar gépen egyformán azonosak. A másik három betű pedig az abc variált három betűje, tulajdonképpen a gép száma, tehát minden gépen más és más.

Azt hiszem, nem volna teljes a gép ismertetése, ha egy pár szóban nem vázolnám a gép vezetését is. A sportgépek kormányzására az úgynevezett botkormány és pedál szolgál. Kormánykereket csak egészen nagy, tetemes kormányerőket igénylő gépeken alkalmaznak. A kormánybot félkézzel kezelhető, vele a magassági s a gép oldalra dűtését végző csűrőkormány mozgatható. A másik kézzel a motor szabályozását kell végezni. Ez azonban csak időszakosan szükséges, ha fel- vagy leszállani akarunk, vagy ha élesebb fordulókat végzünk. Egyenes, vagy közel egyenes, állandó magasságban végzett repüléskor, ha már a motor a szükséges fordulatszámra be van állítva, az egyik kéz szabad. Ezzel kezeli a pilóta a térképet, a műszereket s látja el önmagát is. A lábak egész idő alatt az oldalkormányt mozgó pedálon kell hogy nyugodjanak s a pedált a repülés irányának megfelelően kell hogy tartsák, illetőleg működtessék. Ha nyugodt a levegő, szállókések nem térítik ki minduntalan



a gépet a haladás irányából, a kormányokkal nem kell mozgást végezni. Ilyenkor inkább a kényszerű mozdulatlanságba fárad bele a pilóta. Ha azonban viharba, széllelkésekbe kerül, vagy a repülés célja és feladata olyan, hogy állandóan irányt kell változtatnia, bizony dolgozni kell a kormányokkal, ehhez pedig rendszerint az ilyen repülések feszült idegállapota is járul, úgyhogy a kifáradásra kétszeres is az ok. Növeli a fáradtság érzetét a nagyobb magasságok friss és kevesebb oxigént tartalmazó levegője is. Aki hosszabb légitutat így végigrepül, nem igen kérdi, hogy miért is sport a repülés.

Mert szép sport. A test és a lélek sportja. Az ész és a kéz munkájának egyik legszebb, legmodernebb alkotása. Szállni szabadon, sebesen földrészek, tengerek, fellegek felett, tudni, hogy ember vagyok, hódító ember, aki immár úr vagyok nemcsak a földön, nemcsak a vízen, de az évezredek álomvilágban, a levegőben, a fellegek között is.



## I.

# A Földközi-tenger körül.

1933. II. 19. — III. 24.

### Amíg az útiterv kialakul.

Az első «Gerle» 1930 őszén készült el. A próbarepülések eredményein annyira felbuzdultam, hogy már a gépből kiszedhető nagyobb teljesítményeket kezdtem latolgatni. Megmutatni, hogy mit lehet ezzel a géppel csinálni, megtörni a hitetlenséget, hogy itthon nem tudunk olyan gépet építeni, amellyel külfölddel is felvehetjük a versenyt. A «Gerle» súlycsoportjában akkor 1300 km körül volt a távolsági rekord. Rövid számítás, s az eredmények máris ennek a megdöntését biztosították. A Magyar Aero Szövetség sportbizottságának elnökéhez, vitéz Csapáry Jenő alezredeshez már kész tervvel mentem : Budapest—Helsinki leszállás nélküli repülés lenne a rekordkísérlet útvonala. A távolság 1450 km, a számítások szerint könnyen átrepülhető volna.

A részletek kidolgozása az amerikai magyar óceánrepüléssel kapcsolatos kiküldetésem miatt egyelőre abba maradt. A tervet azonban nem adtam fel s a részletszámítások javarészét, ami főleg a motor terhelésére és az üzemanyagmennyiségre vonatkozott, még Amerikában, főleg a new-foundlandi kényszerű várakozás ideje alatt elvégeztem. Hazatértemkor pedig Berlint útbaejtve, ott a szükséges térképanyagot is beszereztem.

Közben azonban rohamosan rosszabbodott a gazdasági helyzet, ez pedig a szükséges anyagi eszközök előteremtését is külön feladattá tette. Különben is az előrehaladt



őszí időszakban már csak a rövid nappalok miatt is a következő évre kellett halasztani a kísérletet. Az 1931. év így nem adott módot az útra.

A következő év tavaszán a franciák külön erre a célra épített géppel az addigi rekordot annyira túlszárnyalták, hogy annak a megdöntésére a «Gerle»töb birányú követelmények alatt választott teljesítőképességével már számítani nem lehetett.

Az 1932. év a magyar aviatikának szomorú esztendeje volt. Endresz György és Bittay Gyula Rómában lezuhantak a «Justice for Hungary»-val és elégték. A «Gerle 11»-gyel Söderberg svéd kapitány Ljungbyhedben egy próbarepülés alkalmával lezuhant. Ő maga szerencsésen kiheverte a bal esetet, de a «Gerle 11» összetörve ottmaradt, csak a motorja került haza. Ősszel pedig vitéz Kaszala Károly zuhant le és lelte halálát a kis «Brandi» gépjen. Még a repülés barátai is megrendültek. Hogyan, hát a modern repülőtechnika nem biztos ura a levegőnek?

Kellett valamit tenni. Valamit, ami az emberekbe, a repülés barátaiba visszaadja a hitet. Hiszen a magyar sportrepülés a megértés filléres adományaiból él. Ha a hitet felváltja a csüggedés, akkor ez is elmarad s a magyar sportrepülés meghal, mielőtt kifejlődhetett volna. Ilyen körülmények között azonban érthető, hogy nagyobb útra anyagi támogatást nehezen lehet előteremteni.

Fokozatosan kell tehát előrejutni. Ha az eredmény nem is lesz először valami nagyszerű, de biztos legyen. Így tehát első lépésnek egy Budapest—Róma leszállás nélküli repülést tűztem ki célul. Azzal a kérdéssel fordultam tehát Bisits Tibor barátomhoz, hogy mi a véleménye, lehetne-e az üzemanyagellátásban a Légügyi Hivatal támogatására számítani, vagy esetleg a Légügyi Hivatal összeköttetései révén az olaszországi költségek csökkenthetők volnának-e? Attól tartottam ugyanis, hogy még ilyen kisebb útra is nehézségekbe fog ütközni a szükséges anyagiak előteremtése. Tibor barátom mosolyogva válaszolt, hogy neki is ilyesmi tervek járnak a fejében. Az anyagiak egy része üzemanyag formájában számára már félig-meddig biztosítva is volna,



így a terve is merészebb az enyémnél : körülrepülni a Földközi tengert!

Azt tudtam, hogy engedélyt kapott egy 1932 őszére tervezett afrikai repülésen való részvételre. Hollandi barátja, M. A. G. van der Leeuw egy Zanzibárig lenyúló repülőútra készült, s Tibor barátomnak módjában lett volna ehhez a repüléshez csatlakozni. Tervei még ezen túl is terjedtek, le egészen a Fokvárosig. Hollandus barátjának az elindulása azonban annyira eltolódott, hogy Tibor hivatalos elfoglaltsága miatt akkor már nem csatlakozhatott volna hozzá. Fokvárosig pedig nem sikerült a szükséges pénzt és az előzőleg kilátásba helyezett anyagi támogatást véglegesen biztosítania.

Elhatároztuk tehát, hogy egyesült erővel fogunk neki egy nagyobb túrarepülés előkészítésének és keresztülvitelének. Először két gépet vettünk számításba. Külföldi összeköttetései révén Tibornak rendelkezésére állott egy használt, de jó állapotban levő angol «Puss-Moth»-típusú sportrepülőgép. Ez lett volna tehát az egyik gép, a másik pedig a «Gerle 13». Az előkészítés és számítások során azonban rájöttünk, hogy két gép üzemanyagszükséglete, négy személy és a repüléssel járó kiadások túlhaladják az anyagi erőnket. Ezenfelül a két különböző típusú gép sebesség, teherbírás és emelkedőképességben mutatkozó különbsége sem kedvezett a kétgépes vállalkozásnak.

Végeredményben, mire az előteremthető anyagiakra az ígéretek együtt voltak, a következő úttervek között kellett választanunk: Ha két géppel repülünk, ez esetben Olaszországon keresztül repülve körülrepülhetjük a Földközi-tenger Olaszországtól keletre vagy nyugatra fekvő partvidékeit. Ha azonban egy géppel indulunk, az anyagiak lehetővé teszik az egész Földközi-tenger körülrepülését. Rövid habozás után az utóbbi mellett döntöttünk, már csak azért is, mert ezt az utat még senki sem tette meg s így nemzetközi viszonylatban is érdeklődésre számíthattunk. A hazai belső propagandán túl tehát a külföld előtt is szolgálatot tehetünk vele a magyar névnek. Éppen ezért a két gép közül a magyar «Gerle» mellett döntöttünk. Hiszen az



angol sportrepülőgépek akkor már Ausztráliába és Dél-afrikába nem egyszer eljutottak. Tehát egy újabb 12,000 km-es út már többször kipróbált géptípussal nem jelentett volna semmi különösebb teljesítményt.

Elhatároztuk tehát, hogy a Földközi-tenger körülrepülésére a Műegyetemi Sportrepülő Egyesülettől elkérjük a «Gerle 13»-at. Mi sem bizonyítja jobban az előző év szomorú eseményeinek hitet, bizalmat romboló hatását, mint az, hogy még ez a repüléssel foglalkozó egyesület sem bízott utunk sikerében. Azonban belátták, hogy «volare necesse est», hogy szükség van erre a repülésre s a gép bebiztosítása után rendelkezésünkre bocsátották a gépet. Így ez a váratlan, de nagy akadály leomlott s kioszthattuk egymás között az előkészítő munkálatok szerepeit.

### Az előkészületek.

Természetes, hogy az előkészítő munkálatokból a műszaki vonatkozásúak reám hárultak. A háládatlanabb szerep így Tibornak jutott: Az ígéretekét pénzre vagy üzemanyagutalványokra változtatni. Ugyancsak ő vállalta magára a vízumok és az átrepülés-engedélyek sok szaladgálást és utánajárást igénylő beszerzését. Ehhez azonban szükséges volt az útvonalterv és időbeosztás végleges megállapítása.

Első lépés volt tehát a térképek kiterítése. Egymástól a legnagyobb távolságban az északafrikai partvidék repülőterei fekszenek. A haladás irányát tehát úgy választottuk, hogy ezeket a nagy távolságokat lehetőleg ne ellenszélben kelljen átrepülni. Az uralkodó szélirány ezeken az öveken még eléggé nyugat-keleti, így a Földközi-tenger körülkerülésére az óramutató járásával ellenkező kerülőírányt választottuk. A leszálló-helyekben az afrikai és kisázsiai részekben nem nagyon volt miben válogatni. Különben is ezek már úgy helyezkednek el, amint a forgalmi követelmények azt megkívánták. Az európai részekben már több a repülőtér. A válogatás itt már a látnivalók figyelembevételével történt.



Végeredményben átrepülő-engedélyt kellett kérni Ausztriától, Olaszországtól, Franciaországtól az anyaországra, valamint Oranra, Algériára, Tuniszra és Szíriára, Spanyolországtól, Olaszországtól Tripolisra, Cyrenaikára, Lybiára, Egyiptomtól, Palesztinától, Törökországtól és Görögországtól. Bizony ez elég sok utánjárást kíván s még a mellett nem is megy valami gyorsan, hiszen az érdekelt államok illetékes minisztériumai nem a légi postát használják. Egyik-másik engedély várása miatt az indulás időpontját is egy pár nappal el kellett halasztani. Ne említsek egyebet: Törökország nem kötelezi magát az ilyirányú kérelmek hat héten belül való elintézésére. Így azután megtörtént, hogy a kérelmezett szmirnai leszállás elutasító válaszát s helyette a Konia—Stambul—Szaloniki útvonal előírását oly későn kaptuk meg, hogy csak véletlenül múlt, hogy a szükséges újabb térképeket legalább részben még be tudtuk szerezni. Az így megváltozott útvonalszakasz kidolgozása, a térképek bejelölése már az útra maradt.

Pedig a térképek pontos bejelölése, kidolgozása, áttanulmányozása a tájékozódás biztos keresztülvitelének elengedhetetlen feltétele. Be kell jelölni a betartandó útvonalat. Ez nem mindig az egyenes légvonal. Néha szívesebben repül az ember egy kis kerülővel a magas csúcsok helyett a völgyek, alacsonyabb vonulatok irányában, vagy hosszabb tengeri szakaszok esetén egy kis kerülővel a biztonságot nyújtó szigetek felé. Hosszú, változatlan sivatagi részekben pedig a tájékozódás, a haladás irányának ellenőrzése érdekében kell egy erőd, vagy valami, a térképen is bejelölt földrajzi alakzat felé kitérést végezni. Máskor meg az államok levegőre is kiterjedő felségjoga emel az egyenes irány útjába paragrafusokból korlátokat: Alig van állam, amelyik meg ne szabná a repülőgépek számára a határátlépés pontjait, s az erődítményekkel, katonailag fontos területekkel rendelkező országokban bizony sokszor kerülőre kényszeríti a repülőt a sok «tilalmi zóna». Elég sok minden befolyásolja tehát az útvonal pontos alakját. Át kell tanulmányozni az átrepülendő vidék időjárásbeli sajátosságait. Tudni kell, hogy hol lehet segítő hátszélre, vagy a



sebességet csökkentő ellenszélre számítani. Ezek az adatok fontosak az időbeosztás bejelölésekor. Ismerni kell ezenkívül az útszakaszon a mágneses elhajlás értékét is, hogy megállapíthassuk és a térképen bejelölhessük az iránytű-útírányt. Az iránytű-útírányra és a pontos órabeosztásra különösen felhők, tengerek és sivatagok felett van szükség, mert néha ezek egyedül a tájékozódás támpontjai. A pontos időbeosztás a távolsággal egybevetve, a magunkkal viendő üzemanyagmennyiséget is megszabja. Üzemanyag-többlet cipelése ugyanis a motort feleslegesen terheli. Inkább legyen azonban húsz literrel több, mint eggyel kevesebb benzin a tartányban. Utána kell nézni, hogy az egyes napok indulóhelyein a korai órákban nincs-e gyakori talajköd, a kérdéses időpontban és helyen mikor kel és mikor nyugszik a Nap. Az emelkedés és a leszállás biztonsága érdekében tudnunk kell a repülőterek tengerszinti magasságát, s nem árt, ha ismerjük a várható hőmérsékletet is. A tengerszinti magasság, valamint a hőmérséklet növekedésével növekszik a gépek nekigurulása. Kis repülőtereken tehát kevésbé terhelhetők. Romlik azonkívül még az emelkedőképesség is. Jó még tudni, hogy van-e a leszálló-helyen hangár, amelyben benzin- és olajvállalatnak van kiszolgálása, hol van a legközelebbi külföldi képviselőnk és még sok, sok apró, de esetleg fontos körülmény, aminek tudása mind az üzembiztonságot fokozza.

Szerencsére, ezek az adatok javarészt megtalálhatók az erre a célra összeállított légi tájékoztató szakkönyvekben, ezeket azután szükség szerint útleírásokból és részletes földrajzi ismertetésekből kiegészíthetünk. Egyedül a kis-ázsiai meteorológiai adatok voltak hiányosak. Pedig ez az útszakasz ígérkezett a legnehezebbnek. A repülő-útleírások kivétel nélkül igen erős, viharos északnyugati, tehát számunkra ellenszelekkel jellemzik az anatóliai felvidéket s a Taurusok magas, kopár szirtjeit. Elővigyázatból erre az útszakaszra 40 kilométeres ellenszelet vettem számításba. Mint később majd kitűnik, egyes szakaszokon még ez is kevésnek bizonyult. Növelte Kis-Áziával szemben a bizalmatlanságunkat még az is, hogy a rendelkezésre álló



térképek igen sok adata kérdőjellel volt megjelölve, ez pedig az adatok bizonytalanságára hívja fel a figyelmet. Nem is beszélve arról, hogy éppen a legnehezebb szakaszon, a Taurosokon való átkeléskor teljesen lakatlan, többszáz kilométer hosszú, kopár, sziklás vidék felett vezetett az útvonal.

Ilyen hosszú útra különben sem lehetne annyira részletes térképet vinni, mint azt a könnyű tájékozhatóság megkívánná, mert akkor egy második gép kellene, hogy a térkép-tárat utánunk hozza. Európáról, Spanyolországot kivéve, úgyszintén Kis-Ázsiáról és a Nílus mentéről háborús kiadású német 800,000-es katonai térképeink voltak. Spanyolországról és az Atlasz vidékéről 900,000-es, eléggé pontatlan autó-térkép állott rendelkezésre. Az olasz Tripoliszról 1.000,000-s, Líbiáról, Cyrenaikáról 1.500,000-es, az egyiptomi partvidékről pedig 2.000,000-es angol kiadású térképeink voltak. Az utóbbi vidékeken azonban ezek is megfelelnek, mert az útvonal csak esetenként távolodott el a partoktól s az egyforma felületű steppe vagy homoksisvtag semmi adatot nem ad sem a kisebb, sem a nagyobb léptékű térképeken. A bejelölt és előkészített térképeink körülbelül 25 cm széles és 15 méter hosszú szalagot tettek ki. Elvi megállapodásunk az volt, hogy az útszakaszokon felváltva vezetünk: az egyik vezeti a gépet, a másik pedig a tájékozódást végezi. Biztonság okából azonban kisebb méretben a vezető számára is összeállítottam egy térkép-példányt.

Ezekkel az előkészületekkel egyidejűleg a rajzasztal mellett és a műhelyben is folyt a munka és végül azután a repülőtéren a kísérleti és ellenőrző repülésekkel nyert befejezést. Az útvonalbeosztás alapján ellenőrizni kellett számítás útján, hogy a szükséges terhelés mellett milyenek a gép teljesítmény- és repülőtulajdonságai, mi a motor számításba veendő pontos fogyasztása. A számításokat azután ellenőrző-repülések követték. Ellenőrizni kellett a súlyelosztás helyességét is.

A rendesnél hosszabb útszakaszok átrepülésére tartalék benzintartányokat kellett beépíteni. Ezeknek az üzemben



való biztos működése szintén próbákat kívánt. Végeredményben a szárnyakban levő két, darabonként 55 literes benzintartályon kívül az ülések elé egy 60, az ülések mögé egy 30 literes benzintartályt kellett beszerezni. Így összesen a gép 200 liter üzemanyagot tudott felvenni, ez pedig hat és félórai leszállás nélküli repülést biztosított. Külön ki kellett próbálni a motort a Shell-cég az útra ajánlott különleges, az egész vonalon egységesen kapható benzinjére. Ellenőrizni kellett a motor teljesítményét és melegezését ezzel a részünkről eddig még nem használt üzemanyagra. Tekintettel arra, hogy ezek a próbarepülések az indulás előtt, január és február hóban történtek, az afrikai magasabb hőmérsékleten várható sajátosságok csak becsléssel voltak megállapíthatók.

A motort már előzőleg szétszereltük és alapos ellenőrzésnek vetettük alá s rajta szelepcsizolást s kisebb javításokat végeztünk. Majd az indulás előtt a Bosch-cégtől rendelkezésre bocsátott gyertyakülönlegességet szereltünk bele.

Közben össze kellett állítani a felszerelést is. Tekintettel a tetemes üzemanyagterhelésre s az amúgyis szűk férőhelyre, az összeállítás nem éppen kis gondot okozott. A postaküldemények, a levélzsákok elég sok helyet foglaltak el, jöllehet csak hat és fél kilogrammal szerepeltek. Tartalék-motoralkatrészek, két tartalék-pneumatik, ami a tengerek felett vezető úton mentőöv szerepére is be volt osztva, szükséges szerszámok, benzin- és olajsűrítő-tölcsér, a szükséges iratok és térképek elengedhetetlen kellékei egy ilyen útnak. Ezekhez járult még egy fényképezőgép, egy 8 mm-es «Roth—Sauer» ismétlő-pisztoly 120 tölténnyel és kézi gyógyszerkészlet. Tekintettel arra, hogy esetleges kényszerleszállással és szabadban való éjszakázással is számolni kellett, két vékony, de erős lenkötelet, erre a célra varratott vékony légcsavar-, motor- és üléstakarókat készítettem. Kelényi Laci barátom pedig egy nagy villany-zseblámpával lepett meg. Számítva a meleg afrikai napra, a pneumatikok<sup>1</sup> védelmére fehér vászontakarókat készítettem, hogy csökkentsem a naponállás veszélyét, mert bizony a teher alatt a melegtől könnyen szétfeszül a gumi-



tömlő. Mind a kétülésbe még egy-egy thermos-palack is került. Ezenkívül készíttettem egy ötliteres aluminium ivóvíztartányt is, számítva a sivatagok feletti repülés közben bekövetkező kényszerleszállásra is.

Bizony, amikor a próbacsomagolást megejtettük, kitűnt, hogy személyi csomagokra, tartalékruházatra alig maradt már férőhely, hiszen a benzintölcsér nyakát már így is levágva, külön kellett csomagolni, helyesebben az oldalkormány-pedálhoz hozzászíjazni. Elhatároztuk tehát, hogy csak a legszükségesebb ruhadarabokat visszük magunkkal s majd inkább útközben szerezzük be a szükségletet. Az öltözetnek olyannak kellett lennie, hogy a téli Alpok felett a csontfagyasztó hidegben éppúgy, mint a szaharai homokban megfelelő legyen. Ezért «réteges» öltözködést választottunk. Mindenesetre csizmát vittünk magunkkal, mert ez a hóban is, meg a forró, éles homokban való gyalogláskor is, ha kényszerleszállás erre készítetne, nélkülözhetetlen. A «rétegezés» meleg, kötött gyapjúneműekből állott, legfőlülre pedig repülőbőrnadrág és bőrkabát jött. A csizmákra még hócipő és a kézre vastag bélelt keztyű. Nyakra, arcra gyapjúsál.

Mikor így a felszerelés összeállítása teljes volt, a végleges csomagelosztás mellett az iránytűk beszabályozása következett. Fontos volt a vas- és acélfelszerelés, tehát mozgatható tárgyak helyének végleges megállapítása, mert a vasalkatrészek helyváltoztatása a közelben levő iránytűre eltérítő hatással lehet s a hibás iránytűállás eltévedésnek lehet könnyen az okozója.

Az utolsó próbarepülések alatt majdnem egy véletlenül múlt, hogy az egész útról le nem kellett mondani. Ugyanis hangárzárás közben az öreg hangár rozoga ajtója kidőlt, s ha Zoli bácsi, öreg szerelőnk a fejével nem fogja fel az ajtó ütését, az a «Gerle 13» felső szárnyát érte volna éppen a közepén. A szárnyak pedig aligha bírnak el akkora ütést, mint az ilyen edzett, kiszolgált tengerészkoponya. Így az egész baleset csak egy új légsavarba — mert bizony a csavart megsértette az ajtó — meg egy kis «fájdalomdíjba» került.



Közben Tibor is összegyűjtötte az anyagiakat: A Főváros, a Pesti Hírlap pénzbeli támogatását, a Wakefield—Castrol és a Shell-cégek olaj-, illetve benzinkitalásait. Az értesítéseket is elküldték az üzemanyag-cégek, hogy melyik repülőtéren mennyi üzemanyag várjon bennünket.

Indulás előtt még egy teljes terheléssel végzett próbarepülést tettünk Budapest—Bécs és vissza útvonalon. A gép a rendes 680 kg-os repülő súlyán felül 840 kg-ra volt terhelve, de azért könnyedén emelkedett el a földről, s miután a repülés mindenben kifogástalanul ment, nyugodtan mondhattuk, hogy a rendelkezésre álló szerény anyagi eszközökön belül mindent elkövettünk, hogy a tervbevert repülés nemcsak a magunk tapasztalatainak gyarapítása, hanem a magyar aviatikai önbizalom újraélesztése és nemzeti hírnevünk érdekében sikerüljön.

A vázolt előkészületek ötheti megfeszített munkába kerültek. Misem mutatja jobban a körütekintést és pontosságot, mint az, hogy a 12,500 km hosszú út megtételére kiszámított 100 repülőórával szemben a repült idő 100 óra 22 perc volt. Pedig sok minden előre pontosan nem tudott körülmény jött közbe, amiről csak hozzávetőleges ítéletünk lehetett. Ilyen pontosságot azonban mégsem mertünk volna remélni. Annál nagyobb örömmel kell hogy eltöltsön tehát bennünket, mert azt bizonyítja, hogy a repülőgép már tényleg közlekedési eszköz, mert pontosságban versenyre kelhet a többi járművel.

Végre az átrepülésre és leszállásra a várva-várt engedélyek is megjöttek s kitűzhettük az indulás napját.

### Az Alpokon át.

*Február 19....* 3200 m a tenger színe felett. Az iránytű 245 fokot mutat. Borzasztó hideg van s ülni, mozdulatlanul kell ülni. Nézem a hőmérőt:  $-25^{\circ}$  C. Vastag kesztyűmből óvatosan előhúgom tenyerem felől az órát: 13 óra 30 perc. Tehát pont három órája repülünk. Rászorítom a fülemre. A motorzúgáson keresztül, na meg a



dupla haubén, inkább érzem, mint hallok, hogy szabályosan jár. Tehát mégis jól gondoltam, az elébb a hideg miatt állott meg. Most, hogy a kezem melegében fekszik, a vastag keztyű alatt, szépen jár. Most Tibor vezet, az én feladatam a tájékozódás volna. Ezért nézem átlag ötpercenként az órát s az iránytűről alig veszem le a szemem. Más támpont nincs. Alattunk vagy három-négyszáz méternyire végeláthatatlan, hófehér, sűrű felhőréteg vakít az erős déli napsütésben. Felettünk pedig a Nap oly erővel tűz szembe, hogy szinte alig látni az ég kékjét. Csaknem szembehaladunk a Nappal. Hunyorítom a szememet, hiszen úgysincs mit keresni. A levegő meg sem rezdül. Mintha állnánk az ég és a fellegek között. Van itt egyáltalán különbség a fel és a le között?

Hátranézek. Tibor orra kint van a sálból és az ornyerge vérzik. Nézem, mi baj? A hideg és a nyilazó Nap, aminek itt a magasságban semmi sem áll ellent, kikezdték az orrát. A lélekzet párája már vastag jégcsomókban ül a sálon a szájunk felett. Leveszi a gázt s kiált, hogy vegyem át egyidőre a vezetést. Már fogom a kormányt s a gépen érzem, hogy topog a lábával s verdesi össze a kezeit. Tehát ő is fázik. Nem baj. Itt most csak egy a fontos, hogy a motor dolgozzon, hogy a motor ne érezze meg a hideget, mert ha a motor most megállana . . . Olvastam egyszer egy francia forgalmi pilótáról. Dél-Amerikában az Andok csúcsai között kellett motorhiba miatt kényszerleszállania. A leszállás sikerült, de a gép percek alatt elmerült a hóban. A pilóta az ejtőernyőjéből csizmát csavart a lábára s elindult lefelé a csúcsok körül. Egy hétig mászott lefelé étlen, álmatlanul. Az elalvás a hidegben biztos halál. Már csak egy vágya volt, hogy olyan helyre kerülhessen, ahol esetleg megtalálják a megfagyott holttestét, mert különben a felesége nem kapja meg a biztosítási díját. Úgy akadtak rá, félig megfagyva. Igen ám, de ővele szemben nyílt sisakkal állt az ellenfél, a kősziklákba öltözött halál. Látta, hogy hova szállhat le, ki tudta kerülni az éles, kemény szirteket. De mi? Mi nem látunk mást, csak szép, csodálatos hófehér tündérvilágot, alattunk gomolygó felhőóceánt. De ami ott bent a felhőben leselkedik! A felhőben, a ködben, ebben a még le nem győ-



zött, néma, hidegkezü ellenfélben. Ha az ember belerepül, már a tapintása is mint a halál simítása. Mindenre ráül a nyirkosság, a hideg verejték. A vihar legalább üvölt, hallod, látod, hogy hol van. De ez? A tejszínű semmiből csak az utolsó pillanatban vicсорítja rád a fogait, amikor már minden késő: köszikla. Egyáltalán látja-e azt a pilóta, hogy most, most rohanják meg a ködből kiugró kösziklák? Ezt még senki sem tudta elmesélni. De hiába az ártatlanság színeiben pompázó álarc, most még én nevetek, mert a motor úgy megy, mint az óra s az olajhőmérő mozdulatlanul áll a 45 fokon, az olajnyomás pontosan négy és fél atmoszféra. De csak befelé mosolygok, az arcom mintha meg volna meredve a hidegtől, talán kopogtatni is lehetne rajta.

Az iránytű a számított 245 fokon áll. De vajjon pontos-e az irány? Hiszen ez az érték szélsőségre vonatkozik. A szelet pedig itt most megállapítani nem lehet. A felhőket velünk együtt sodorja tova. Az óra szerint a Karavankák csúcsai lehetnek alattunk. De mindent betakar a csillogó fehér hab-tenger.

Tíz óra harminckor indultunk Mátyásföldről. A meteorológiai jelentés meglehetősen hiányos volt: Alacsony felhőzet, az irányzat rosszabbodó. Magassági szélérések a felhőzet és köd miatt nem voltak észközölhetők. Nem volt tehát mit habozni. El, amíg egészen el nem romlik az idő. A Bakonyban «négykézláb» bujkáltunk a felhők alatt. Néha 20 méternél sem magasabban. Pápa körül egy kis nap-sütés, majd havazás következett. A határnál azután hatalmas felhőgomolyok csillogtak meg a napfényben. Az út magas hegyeknek vezet. A felhők biztos rajta ülnek az átjáró völgyeken is. Nem volt sokat mit tanakodni: keresztül a fellegeken, fel a csúcsok fölé! Már el is tűnt előlünk a világ, tejszínű semmiség vett körül. Szemünk mereven az iránytűn és a dűlésmutatón. Nincs különleges ködrepléshez való műszerünk, így nagyon vigyázni kell. Szerencsére a felhő nem volt 500 méternél vastagabb, hamar áttörtünk rajta. Az örömünk azonban korai volt: felettünk egy második felhőréteg zárta el a Napot. De nem lehetett vastag, mert féhéren izzott körülöttünk minden, amikor belefúrtuk



magunkat. Pár perc és a szemünkbe nevetett a Nap. Egy kicsit még feljebb, hogy áttekintésünk legyen s aztán a gázt egy kicsit vissza, hogy kíméljük a motort.

Már egy órája is elmúlt, hogy így haladunk ég és ég között. Messze előttünk, kissé balra egy sötétebb folt emelkedik ki a habtengerből. Egy sziget. Majd kis idő múlva kissé jobbra, az előbbin túl, több apróbb szigetekcske. Nézem a térképet, mi lehet itt 2600—2800 méteren. Megvan! Balra a Grintovec 2659, jobbra a Triglav 2864 m magas csúcsai. Most ötven méter sem látszik ki belőlük. Az irány tehát jó, oldalszél nem tolt el. Van végre tehát támpont. Előremeresztjük a szemünket s alig vesszük észre, hogy jobbról óriási távolságból a Magas Tauern opálos, jegecs csúcsai tekintenek kérdően reánk: «Mit keresnek itt ezek a gyarló halandók, ahol most a csend és a fagy, a szél és a hó a korlátlan úr?»

Lassan, nagyon lassan haladunk csak a csúcsok felé. Ellenszél. De akkor az Alpok déli lejtőjén erős felhőképződésnek kell lenni! Már nem érdekelnek a csúcsok, azokon túl meresztem a szememet. Nem látni előre, a szembe sütő Nap eltakarja, ami ott reánk vár. Végre mellettünk a Krisztovec, balról. Szinte egyhelyben állunk mellette. Tehát nagyon erős az ellenszél. Most mintha a Napot is kissé elhomályosítaná valami. Hatalmas felhőkolosszus emelkedik előttünk, fel a végtelenig érni látszó ijesztő szürkesség. Az olasz síkság felől jön, onnan, ahova mi tartunk. Nézem a térképet. A csúcsoknak előttünk keresztbe kell vonulni itten. Vajjon a rajtuk átömlő szél főnhatása nem gyengíti, nem ritkítja alattunk a felhőzetet? Menekülni, míg nem késő! Jobbra, előttünk mintha völgy képződne a felhőtengerben. Intek Tibornak s ő visszabólint. Értjük egymást s már haladunk is arrafelé. Negyedóra sem telik bele, mély szakadék tátong előttünk a felhőtengerben s lent látni a tarka hegyoldalakat. Föld, föld! Meredek spirálisban már ereszkedünk is alá, mint a mesebeli kincses bojtár az odvas fa üregén a túlsó világba. Már a felhők alatt vagyunk. Alattunk széles völgy húzódik nyugat-keleti irányba s mindent hó takar. A havon azonban nagy szürke foltok látszanak;



A jéggefagyott víz. Tehát a Wörthi-tó felett vagyunk, keleti végén ott a klagenfurti repülőtér. Hamar megtaláljuk és símán ereszkedünk alá. A leszálláskor azonban ugyancsak hasra kellett húzni a kormányt, hogy fejre ne álljon a gép, annyira fékez a hó. Amint utána gázt adunk, hogy a hangárokhoz guruljunk, a gép meg se mozdul. Kihajolok oldalt, hogy lássam, mi fogta meg. Ekkor látom, hogy a gép oldala tiszta olaj. Azonnak kikapcsolni a motort! Kiszállok s amennyire meggémberedett lábamtól telik, ugrom is a motorhoz s már dobom is le a motorburkolatot. Az olajtartány felől jött ki az olaj. Két szegecs a tartányon be van szakadva, de már nem csöpög. Nyilván nincs már egy csepp olaj sem a tartányban. Tibor a leszállás közben vette észre, hogy az olajmanometer kezdi a nyomást veszteni. Így hát az utolsó csepp olajjal értünk földet. Ha nincs az a szürke felhő előttünk s nincs olyan kibírhatatlan hideg, akkor tovább repülünk a felhők fölött, a nélkül, hogy tudnánk az olajunk elvesztéséről, a felhőkben rejtőző legélesebb sziklák, a Karavankák és a Juli Alpok fölé . . . Most azonban lent a földön tréfálunk és nevetünk a fölött, hogy mennyire csodálkozhattak azok, akik a bodros hófelhőkből kövér, fekete olajcseppeket kaptak a nyakuk közé.

Közben odaérnek hozzánk a klagenfurti sportrepülők kintlevő tagjai. Persze, vasárnap délután van s a «Zöglings» motornélküli gép puhán ül le a havon. A motort olaj nélkül nem indíthatjuk el. Nekilátunk s kézzel toljuk be a gépet a hangárba, pedig ez a fagyott tetejű nagy hóban bizony nehezen megy.

A repülőtér parancsnoka, Fedrigoni Gyula, volt tenzerész-repülő kapitány magyarul üdvözlöl s mindjárt ebédhez invitál. Mi tagadás, a négyórai fagyban való repülés után ugyancsak jólesik a meleg étel. Ebéd után leszereltem az olajtartányt s kutattam a hibát. Érdekes jelenség: az olajtartány szellőző csöve a meleg olajból kipárolgó vízgőztől a nagy hidegben lassankint befagyott, pedig közvetlen kapcsolatban van a 45—50° C meleg olajjal. A befagyás következtében előálló túlnyomás azután két szegecsfejet átszakított s itt folyt el lassanként az olaj. Forrasztás végett





Veronában már süt a tavaszias nap.



Jellegzetes tuniszi utcakép.





Barcelonában a farsangi ünnepségek után a kikötőkben is csendes az élet.



Alicante városa, utolsó európai állomásunk. Háttérben a sziklára épült citadella.





Alicanteban már a pálmák uralkodnak.  
Alattuk jellegzetes spanyol kordék.



Alicante kikötőjének jókedvű népe.





Indulás előtt a köves alicantei repülőtéren.



Oranban szép nagy hangárok várják a jövő-menő repülőgépeket.  
Előtérben a délafrikai Smith London—Fokváros rekordútra  
induló gépe.



elvittem a tartányt egy bádogoshoz s utána elindultunk be a városba, hogy kialudva holnap továbbrepüljünk Udine felé. Mire estére a városba értünk, nagy pelyhekben hullni kezdett a hó. Ideért hát az öreg szürke felhőóriás is. Most azonban kutyába se vesszük, felőlünk érhet akár az égig is s feketére borzolhatja fel magát, mert már hozzák a jó meleg vacsorát s hozzá, mert kenyérevő magyarok vagyunk, a «Hausbrot»-ot.

*Február 23.* Az öreg szürke felhő azonban nem hagyta csak így semmibe venni magát. Addig rázta három napon keresztül a szakállát, amíg félméteres hó nem borította a vidéket. Közben olvassuk az újságokban, hogy Hertelendy Andor barátunk útban Velencéből Rómába az Appennineken a ködben sportgépével nekirepült egy hegyoldalnak, gépe elégett, őt magát kórházba szállították. Ennyi a rövid hír. Hiába, a köd még mindig úr. Tegnapelőtt kétszer próbáltuk meg a startot. Mindliába. A nagy hóban, bár porhó volt, nem bírt a gép annyira felgyorsulni, hogy el lehetett volna emelni a földről. Startolni sem nagyon lehetett látni, mert amint elindult a légsavar, csak úgy vágta a szemünk közé a finom hóport. Tegnap azután a várostól motoros hóékét kértünk, hogy egy startpályát takarítsunk magunknak a hóban. A motoros eke azonban nem bírt a nagy hóval. Ekkor lófogatú ekékkel próbálkoztunk. Közben az idő engedni kezdett s a hó is összeállott, tapadós lett. A lovak az első barázda után már teljesen kimerültek. Így tehát nem megy. Ma reggelre aztán negyven lapátos munkanélkülit fogadtunk fel s délre kész lett a hat méter széles és százhusz méter hosszú startpálya. Az osztrákok csóválják a fejüket, kételkednek abban, hogy ekkora hely elég a starthoz. Persze, ők még nem látták a «Gerlét» startolni. Kétoldalt a hóhányás elég magas. Egy rudat veszek elő s végigmenve lemérem s a magasabb részeket szétlapátoltatom, hogy start közben a szárny meg ne akadjon. Kétoldalt piros olajos kannákat állítok fel, hogy a napsütésben vakító havon el ne hibázzuk az irányt. Mert ha lefutna a gép a keskeny lapátolt részről, a szegélyező, tapadó, lapátolt hósáncon biztosan átvágódna.



Pedig ma sikerülni kell a startnak. A városban már mindenki utánunk fordul. A csizmáinkról látják, hogy magyarok vagyunk, tudják, hogy repülőgéppel vagyunk itt. Gyanakvó szemmel néznek, hiszen az újságok teli vannak Olaszországból Magyarországra csempészett repülőgépekről szóló kisantant-panaszokkal. A szállodás már nem is akarta reggel a számlát összeállítani, hiszen már három napon keresztül este mindig visszatértünk. A repülőtériek pedig már azzal vigasztalnak, hogy a tavaszi olvadásig ne is számítsunk arra, hogy el tudjunk startolni. Már arra is gondoltam, hogy hazulról elküldetem a «Gerle» sítálpait, de az olasz jelentés szerint Udinében nincs hó, így ott sánthalpallal leszállani nem lehet.

Megjött a vonalról a meteorológiai jelentés is : Az Alpok túlsó oldalán derült az idő, de a völgyeket felhő fedi. A Fella-völgyön kell áthaladnunk. Itt a felhő a völgy alját csak 200 méterre közelíti meg. Tehát indulunk.

A vezetésben az útszakasz Udinéig Tiboré. De én startolok, mert az első ülésből jobban látni az irányt. Egymás után rohannak el a piros olajkannák s egészen a tisztítás végéig, a vörös ponyváig hagyom gurulni a gépet. Egy kis húzás a magassági kormányon s már a levegőben is vagyunk. Intek Tibornak, már érzem is, hogy fogja a kormányt. Visszanézek a fordulóban az elhagyott repülőtérre. Bámészkodó szemek tapadnak ránk s integetnek. Lent pedig két párhuzamos vonal, oly egyenes, mintha vonalzóval húzták volna : a startnyom. Így tanította ezt Endresz Gyurka.

12 óra 15 perc. Veszem a térképet, kezdődik a munka. Nemsokára elérjük Villachot s onnan délre, majd nyugatra fordulva bent vagyunk a szűk Fella-völgyben. Itt már nem süt a Nap, felhő alatt vezet az útunk. A felhőzet mind lejjebb és lejjebb kényszerít, a völgy pedig mindjobban szűkül. Kétszáz méterre sem lehetünk a völgy fenekétől, s ez olyan keskeny, hogy a benne haladó út és vasútvonal sok helyen nem férnek el egymás mellett. Hol az egyik, hol a másik a sziklákban aláájva halad. Ha most kényszerleszállani kellene, a szárnyak érnék kétoldalt a sziklát, de míg le nem törnének, a kerekek nem érnének földhöz. Földhöz? Hiszen



itt nincs is föld, csak szikla. Mintha csúcsára állított háromszög keresztmetszetű alagútban haladnánk, amelynek a magassága kétszáz méter. Fent sötét felhő, kétoldalt a nyakukat kíváncsian felénk nyújtó sziklasorok, sziklafalak. Még hozzá a szél is dobál. Pedig a szárnyaktól jobbra-balra helyenkint ötven méternyire sincsenek a sziklák. Tibor balra, én jobbra meresztem a szemem, készen a kormány bevágására, ha a szél túlközel sodorna a falakhoz. Gyönyörű, félelmetesen gyönyörű látvány. A szürke hasadékok mind tele vannak hóval s a sziklapárkányokon is ott ül a vastag hó. Felfelé a felhő minden kilátást elvesz. A völgy erősen kanyarog. Néhol hirtelen, derékszögben fordul az út. Ezt néha csak az utolsó pillanatban lehet látni, mert a kiálló sziklák a kilátást előre javarészt elfedik. Pedig vigyázni kell, hogy zsákutcába ne jussunk, mert a szűkülő völgyhasadék végén nincs hely a megfordulásra. Alig jut idő, hogy az alattunk bujkáló vasútvonalat figyeljük, mert minden figyelmünk a kétoldalt meredő szikláké. Pontafelnél merész kanyarulattal délre fordulunk, majd megint nyugatra s újra délre. Végre szélesedni kezd a völgy s a felhők is szakadoznak. Fellélekzünk. Egy pár perc még s túl vagyunk az Alpokon. Jobbról hozzánk csatlakozik a Tagliamento s kétoldalt széjjelnyílnak a sziklafalak. Tézem a sziklákat. Most, hogy kissé távolodnak, meg is lehet őket nézni. Csúnya, szürke kövek, megérdemeltétek-e azt a sok vért, ami benneteket öntözött? Fogott-e rajtatok, puhulatok-e tőle?

Balról alattunk Gemona. Már alig látni egy-két felhőt s a déli Nap barátságosan a szemünkbe nevet. Szépen fogad bennünket Itália. A délkeleti szél azonban sok párát hajt a tenger felől, tíz kilométernél nem látni messzebb. Előttünk az olasz síkság. Kétoldalt ködbevesznek a szétfutó hegyek s mi egy óra tíz perces repülés után leszállunk az udinei repülőtéren.

A repülőtér parancsnoka nagyon szívélyesen fogad. Már megkapták rádión a klagenfurti repülőtér startjelentését s így vártak már bennünket. Ebédre a tisztikar vendégei vagyunk.



Ebéd után tankolunk. A déli időjárásjelentés hátszelet s tiszta időt jósol Milánó felé. Egy kis nehézség van a vámokmányok körül. Persze, Magyarország még mindig nincs benne a nemzetközi carnet-egyezményben. Tekintettel azonban a nemzeti barátságra, sikerül ezt is elintézni. Amíg Tibor a vámtiszttel tárgyal, nézem a hatalmas, egymás mellé sorakozó hangárokat. Önkénytelenül is összehasonlítom a mieinket. Irígylem őket. Boldog, céltudatosan előretörő nemzet. Náluk még a bélyegeken is ott van: «Volare necesse est!» Nálunk? Nálunk büszkélkedni szokás azzal, hogy: «Én ugyan bele nem ülnék!» Pató Pálok. Pedig az idő rohan, rohan, oly gyorsan, hogy sokszor a legsebesebb szárnyak is alig bírják vele a tempót. Aki pedig elmarad, annak a nagy menázsiosztáskor csak a maradék, a csont jut.

Négy órakor elstartolunk. Most rajtam a vezetésben a sor. Újra elhaladunk a Tagliamento ráncos medre felett, csaknem víztelenül várja a tavaszi olvadást. Casarsánál még látjuk a hatalmas léghajócsarnokot, aztán szürkébe vész előttünk minden. Az időjóslat tehát nem vált be. A Piavénál sötét felhők gomolyognak előttünk. Leveszem a gázt, hogy alájuk ereszkedjünk. Kezd nagy pelyhekben hullni a hó. Mind lejjebb és lejjebb kell ereszkedni, hogy lássunk valamit az alattunk elmaradó vidékből, hogy tudjunk tájékozódni. Sűrű gyümölcsöskertek. Fák és fák. A hó közben olyan sűrűen hull, hogy már szinte a fák tetején járunk s még így is alig látni valamit. Akkora pelyhek, mint egy kisebb tyúktojás. Mi az? A motor fordulatszámja kezd hanyatlani? Előre-hátra mozdítom a gázemelyűt s már rendben is van minden. Úgy látszik, a nagy, sűrű havazás elertőmögöti a motor szívócsövét. A gázemelyű gyakori mozgásával azonban ezt korrigálni lehet. Közben megállapítom, hogy leszállani nem igen van hely, oly sűrűen vannak alattunk a gömbölyű koronás fák. Hirtelen dombok tűnnek fel, a tetejük azonban belevész a felhőbe. Följük kerülni tehát nem lehet. Először jobbra próbálkozom, majd amikor látom, hogy eredménytelenül, visszafordulok délkeletre. A motor megint rendetlenkedni kezd. Mozdítani akarom a gázszabályozót. Már késő. A fojtóretesz odafagyott.



A fordulatszámálálóra nézek : szemmel láthatólag esik vissza. Leszállani! Gyorsan, gyorsan, míg a motor húz valamit! De alattunk csak fák, gyümölcsöskertek, szőlők. Ilyenkor mindig elönt a méreg. Hát most, amikor túl vagyunk végre az Alpokon, amikor kiszabadultunk a négy napos hófogságból, most kell összetörni a gépet? Már alig van sebességünk, érzem, hogy a gép rögtön átül. Essen bele a fák közé, ha akar, de én nem vezetem bele, nem engedem előre a kormányt! Az utolsó pillanatban balra egy kis szántás, de balra előttünk egy nagy szál fa is. Még sikerül kikerülni, amint a szántás felé fordítom a gépet. Nagy loccsanással érünk földet, a sáros hólé egész a felső szárnyakig csap fel. Szinte nem is gurultunk semmit. Gyorsan előszedem a vékony takarókat a befedem a motort és az üléseket. Közben emberek sietnek elő. Megtudjuk, hogy a vicenzai repülőtér itt van tőlünk délre, hét kilométernyire. Mutatják is az irányt, de a sűrű havazásban semmit sem látni. Közben a motor melegétől leolvadt a ráfagyott hó a porlasztóról is. A hely oly kicsi, hogy kétséges a startlehetőség. Ezért mindent kirakunk a gépből, hogy könnyű legyen s Tibor is ott marad a csomagokkal. Egyedül próbálom meg a startot. Szinte súrolja a futószerkezet a környező fák tetejét, de hála a «Gerle» rövid startjának, sikerült. Már fordulok is jobbra s keresem az utat, ami a magyarázat szerint a repülőtérre vezetne. Ez lesz az. Alig látni előre a havazásban, az út pedig, amolyan kertek közötti dűlőút, hol erre, hol arra fordul. Egyszer csak térség fölött vagyok. A közepéről már látni a túlsó szélén emelkedő kis hangárt. Fordulok és leszálllok. A motorzajra szerelők sietnek elő, s amint leállítom a motort, a havazás elől már toljuk is be a hangárba a «Gerlét». Honnan jöttem, mit akarok? Kérdezik. Nem tudok olaszul s így minden latin tudásomat össze kell szednem, hogy megértessem, hogy autóval jön a társam, aki tud valamelyest olaszul s akkor majd igazoljuk magunkat.

Nemsokára megérkezik a csomagjainkkal Tibor, majd később a vicenzai aeroklub vezetősége is. Persze nagy örömmel fogadnak s már indulunk is a város felé. A vicenzai repülőtér «szerény» felszerelésű sportrepülőtér, csak egy



hangár és egy vezetőségi épület van rajta. A tartalékos és a sportpilóták gyakorlására létesítették. A nemzetközi repülőtérlejtőszalomban nem is szerepel. Ezért nem számítottunk mi sem arra, hogy itt repülőteret találhatunk.

Az aeroklubnak éppen választmányi ülése van ma este, ami az érkezésünkre való tekintettel ma nem zöld, hanem fehér asztal mellett folyik le. Tekintettel azonban arra, hogy holnap tovább akarunk repülni, aránylag korán nyugovóra térünk.

*Február 24.* Reggel egész autóparkkal kísérték ki az aeroklub tagjai a repülőtérre. Télen nincs üzem a kis sportrepülőtéren, így meteorológiai jelentést is csak általánosat kapnak. De ez is azt mondja, hogy útunk legközelebbi állomása, Milánó, köd alatt van. Elhatározzuk, hogy későbbi részletes meteorológiai jelentés vétele céljából átszállunk az amúgyis útbaeső veronai repülőtérre, mely bár katonai, de forgalmi gépek számára nyitva áll. Tíz óra tizenötök elstartolunk, miután szívélyes búcsút vettünk a kedves vendéglátóinktól.  $257^\circ$  iránytűállítás s egy félóra alatt már ott is vagyunk. Tényleg látni, hogy Veronán túl sűrű köd fekszi a vidéket. A repülőtéren nagyon szívesen fogadnak s a legközelebbi meteorológiai jelentést délre ígérik. Nemsokára hozzánk jön a segédtsízt és a repülőtérparancsnok sajnálkozását tolmácsolja, hogy nem hívhat meg bennünket ebédre a tiszti étkezdébe, mert nem számítottak az érkezésünkre. Egyben kérdi, hogy rendeljen-e számunkra egy taxit, ha esetleg ebédelni szeretnénk a városban. Nincs más választás, pedig a taxi nem lehet olcsó, mert a város tíz kilométernyire van. A taxiköltséggel súlyosbított ebéd után újból kimentünk a repülőtérre. A meteorológiai jelentés szerint a láthatóság javult, Milánóban a köd emelkedőben és oszladozóban van. Itt Veronában szépen süt a Nap.

Előkészítjük a gépet induláshoz s üzemanyagot veszünk fel. Míg én motorpróbázok, Tibor bemegy az irodába az okmányok átvétele céljából. Hiába várom, nem jön. Leállítom a motort s magam is bemegyek. Kisül, hogy nem engednek továbbrepülni bennünket, ürügyül azt hozzák fel, hogy Milánóban 10 centiméteres hó van. Nevetséges.



Az egyik tisztet, aki különösen szíves volt velünk szemben, kéri Tibor, hogy beszélhessen a parancsnokkal. A tiszt azonban nem mert közbenjárni, mert már így is, mint mondja, holnapra kihallgatásra van rendelve azért, mert velünk túlsokat foglalkozott. Végre kijön maga a parancsnok is, Cacciola őrnagy, s valami négynapos általános repülési tilalomra hivatkozik a ködös időre való tekintettel s nem enged elstartolni. Ellenben felajánlja, hogy az amúgyis a városba induló autobuszukon bemehetünk. Az esténket a szép régi város megtekintésével és a farsangi hangulatban nyüzsgő tömeg szemlélésével töltjük el. Mennyivel szebb volt baráti hangulatban a tegnapi est Vicenzában.

### **Európa délnyugati partjai felett.**

*Február 25.* Reggel kimegyünk a repülőtérre. Ködös az idő. Tizenegykor aztán jelentik, hogy ha tetszik, mehetünk. Drága az időnk, hiszen már öt napot veszítettünk akaratumunkon kívül, így nem vesztegethetjük magyarázatok kérésével, hanem féltizenkettőkor elstartolunk Milánó felé. A vezetésben rajtam a sor. A kettős vasútvonal csaknem egyenesen Milánónak tart s felette megyünk. A Gardatavat nemsokára jobbról látjuk magunktól. Messzi azonban az opálos, ködös levegőben nem lehet látni. Most a vasútvonal kissé jobbra tart a légvonalától, de felette maradunk, mert a köd mintha sűrűbb volna, mint Veronában. Jó lesz tehát megtartani a vasútvonalat tájékozódás támaszául. Előttünk jobbra gyárváros. A kémények ontják a fekete füstöt. Brescia. Eszembejut, hogy édesapám a háborúból hozott haza egy olasz puskát. Az volt beleütve: Brescia. Tehát itt fegyvergyár van. Jó lesz nem a város felé kerülni, mert biztosan tilalmi zóna. Egy név is az eszembejut, a jelzője: Bresciai hiéna. Rég volt. A város is már elmaradt mögöttünk. Megyünk tovább. Amit látunk, jóformán mindig ugyanaz: két vasúti sínpár távíróvezetékekkel, alattunk alig ötven méterre s kétoldalt ködbevesző kertek, gyümölcsösök, földek. Már kezdünk éhesek lenni. Házak,



gyárkémények tűnnek elő. A Nap azonban annyira fátyolossá teszi a ködös levegőt, hogy alig látni előre. Hirtelen sok-sok vasúti sín pár halad keresztbe. Mi is balra fordulunk s már itt is van alattunk a hatalmas milánói repülőtér: Taliedo.

Nincs sok időnk, mert estére szeretnénk már végre a Földközi-tenger partján lenni, hiszen ezt akarjuk körülrepülni. Ott azután, reméljük, nem kell már ködtől, hótól tartani. A legközelebbi célunk tehát már francia földön van: Cannes.

Az egyik hatalmas hangárépületben vannak elhelyezve a forgalmi irodák is. Mellettük a vendéglő. Gyorsan megébédelünk s nekilátunk az üzemanyag-feltöltésnek. Hamar készen vagyunk vele s már startolunk is dél felé.

A talaj elég puha, csak úgy szórják a kerekek a hóleves sarat, de azért hamar fent vagyunk. Tibor a soros pilóta, én a térképet kezelem. Tizennégy óra húsz. A levegő a déli Nap melegétől kissé mintha megtisztult volna. Pavia felé tartunk, a vasútvonal felett s figyelem ellenőrzésképpen az iránytűt.  $209^\circ$ , tehát a számítottal megegyezik. Paviát balra hagyva átkelünk a Ticino felett, majd nemsokára a Po következik. Vogheranál a vasútvonal kissé jobbra tér. Most már iránytű szerint haladunk Voltri felé. Az útvonalunk a Tengeri Alpok és a Liguriai Apenninek találkozása felett vezet keresztül. Alattunk a csúcsok tengerszinti magassága alig 1000 méter, míg jobbról és balról magasra tornak az egymásnak hátat fordító hegyoldalak. Itt is sok a kopasz szikla, de mi ez a Karavankákhoz képest! Különben is szép az idő, elég jól látni. Csak a magasabb csúcsok dugják be a fejüket a szakadozott felhőzetbe.

Tőlünk balra halad a vasútvonal, mélyen a keskeny völgyben, Genova felé.

Ha kissé páráos levegőben repül az ember a tenger felé, elég későn veszi észre a vizet. Különösen akkor, ha magasan vezet az út. A láthatárt ugyanis elfedi a pára s korántsem látni oly messzire, mint azt a magasság megengedné. Tenger mentén a mérsékelt öveken ritkaság a húsz-harminc kilométeres láthatóság. Egyszer csak mintha közelebb jött



volna a látási határa s mintha nem volna egyenletes a párateltség, itt közelebb, ott messzebb van vége a láthatóságnak. A határoló szabálytalan vonal pedig mind, mind élesebb lesz. De hiszen ez a tengerpart. Az ember kezdi mereszteni a szemét, de még nincs különbség a tenger és az ég között. Új világteremtés: a Föld már elvált az égtől és a vízettől, de az utóbbiak még szorosan ölelik egymást. Kezded nézni az iránytű úszó korongját, ezzel beállítod vízszintesbe a gép tengelyét. Ezzel egyvonalba kell hogy essen a láthatár. Nincs, nem látni. Ezzel vesződöl. Közben lenézel magad elé a kék mélységbe s már látod is, hogy a szél mint bodrozza a kék-zöld vizet. Ez tehát a tenger. Felnézel az égre: A kékség mosolyogva néz le reád. Talán kikacag, hogy nem tudsz határt vonni az ég és víz között.

Mert a tenger rejtély innen a levegőből is. Gyönyörű ibolya-kék-zöld hullámok tetején futnak a fehér habok. Az égből kémlelő kíváncsi szem előtt kinyitja az ölet: Mélyre lelátni. Látni a víz alatt leselkedő parti sziklákat, zátonyokat, sötét hátukat nem takarja el a szelídarcú tüköröző vízszint. A sekélyes, fövényes tengerfenék borsózöld színben látszik: A sárga iszapot kavarja ott fel a zöld víz mozgása, míg a mélységek hirtelen éles határral sötétebb kékes, zöldes színt öltenek. De ez csak csendes időben van így. A vihar? Oh, az egészen más. De most hagyjuk a vihart, majd kerül még sor biztosan arra is. Most szép csendes délután van.

Hátunk mögött vannak tehát a Liguriai Alpok is. Egy óra alatt értük el a tengert. Itt vagyunk tehát végre a Földközi-tenger partján. Kezdhethük a feladatot: körülrepülni!

Alattunk Voltri, balra vagy tizenöt kilométernyire Genovát látni. Már kint is vagyunk a víz felett. Alattunk enyhén bodrozódik a halványzöldesen csillogó víz. Gyöngye délkeleti szél van. A fejünk felett szép, fehér kumuluszfelhők sorakoznak, közöttük át-átsüt a nyugatra tartó Nap. Láthatárt nem látni, a tenger és az ég észrevétlenül foly egybe.

Szétnézünk a vizen. Nem látni egy hajót sem. Kissé jobbra fordulunk s nagyjában a partvonallal párhuzamosan




haladunk. Kompasszirány : 220°. Lejjebb ereszkedünk, egészen 300 méterre, hogy gyönyörködjünk a csodás partvidék panorámájában. Cannes-ig nem is szabad többet kimenni a part fölé, mert ott egymást követik a tilalmi zónák. Így hát a part közelében a víz felett haladunk tova.

Már Savona is elmaradt alattunk. Capo di Noli elhagyása után még jobban nyugatra fordulunk. Gyönyörű kép. A Tengeri Alpok havas csúcsai felhőbe vesznek, de amit még látni belőlük, az a délutáni napfényben fehéren csillog. Aztán szikla, szikla, le egészen a tengerig, oly meredeken, hogy a vasút és az országút a sziklára épített erkélyen halad végig. A tenger közelében az örökzöld növényzet elfeledteti, hogy még csak februáriust írunk. Nem is nagyon látni, hol kezdődik az egyik vagy másik város : végig villasorok szegik a partokat. A vízen pedig fehér hajócskák ringanak a parti hullámokon.

A tájékozódás nem okoz gondot, hiszen mindenütt a part mentén kell haladni. Így minden figyelmünket az elvonuló, csodálatos tájkép szemlélésére fordíthatjuk. Albenga. Hatalmas hangárok a parton s a vízen hidroplánok sorakoznak bójákhoz kötve. Jól látni az alakjukat : az olaszok büszkesége, az óceánrepülő típusuk. Hadikikötő : Ventimiglia.

Már francia partok mellett haladunk. A parti villasorok mind sűrűbbek lesznek s az emeletek s a méretek mind jobban nőnek. Még lejjebb ereszkedünk. Zárt öböl, benne nagyon sok fehér hajó : Monaco.

Ettől kezdve már nem is tudja az ember, mit nézzen, oly sok minden ötlük a szembe. A szép parti utakon autók jönnek-mennek, a mi szemünkben : csúsznak. A vízen mindig több és több hajó, csónak. Az apró vitorlások mint valami fehér pillangók libegnek a kék vizen. Cap Ferrat. Szürke hadihajók hatalmas sora. Hidroplánállomás, kokárdás katonai gépekkel. A parton pedig a hatalmas szállók sora s előttük tarkállik, feketéllik valami nyüzsgő hangyaboly : a karnevál előszelében örülő, pihenő, szórakozó emberek : Nizza.

 Mindenfelől a hatalom, az erő, a gazdagság mutatja



hideg arcát. Ez hát az arany. Végigjártatom a szemem a jobb szárnyvégtől a balig : kilenc méter. Száz lóerő. Otthon készült kis gépmadár. Fillérekig beosztott útiköltség.

Balra előttünk szembesüt a hűnyő Nap. A bodros vizen alánkmutató hosszú fényes csík a képe. Mint egy megfordított óriási felkiáltójel, amit mindenkinek meg kell látni : «Szebben csillogok, mint az arany, s egyformán mindenkinek!»

Antibesnél keskeny félsziget nyúlik ki a tengerbe, rajta erőd, világítótorony. Hát azért is átrepülünk felettük! Nézzenek utánunk a Napba, olvassák el a jelzésünket — ha tudják.

Cannes. A felső tízezer Cannes-e. Biztosan egy frakkos lakáj tartja majd elénk ezüsttálcán a repülőteret : «Szilvuplémosszió!»

Szép nagy rét a tengerpart közelében. Közepén egy emeletes háznyi szikla, hozzáépített klubházzal. A hangár inkább jól megépített fészker. Csak teteje van, nincsenek oldalai. Túl a sziklán két hatalmas sátorhangár. Ez volna a világhírű gazdag fürdőhely repülőtere?

A szabványos formaságokon hamar túlesünk. A vámvizsgálat céljából majd holnap át kell repülni Marseillebe. Már itt is a «Shell»-kocsi s mindjárt neki is látunk, hogy a holnapi útra előkészítsük a gépet. Ha ezzel készen leszünk, majd bemegyünk a városba, hogy alulról is megnézzük az örök nyár és tavasz hazáját s belekóstoljunk a rivierai életbe.

*Február 26.* Sok minden néznivaló volt tegnap este Cannes-ban. Mást ne is említsek : az első, szabadban nőtt pálmák, amiket láttam. Igaz, egy kicsit porosak, kicsit sárgultak, de azért pálmák, igazi pálmák. Ez már dél. Sokáig nem tudtunk elaludni, akkora volt a nyüzsgés-mozgás a karneváli előkészületekben. Ma este lesz a nagy est. De mi ezt már Barcelonában szeretnénk megélni.

Borús, felhős az idő. A tegnapi délkeleti szél még tart. Tíz óra húszkor elstartolunk. Ma egész nap én fogok vezetni. Elhagyjuk a tengerpartot. Nyolcszáz—ezeregyszáz méter magas, erdős hegyek zárják el tőlünk balra, jobbra pedig



a Tengeri Alpok nyúlványai szegélyezik az utunkkal párhuzamosan vonuló völgy oldalát.

A szél kezd erősödni, de szerencsére hátszél, így gyorsan haladunk előre. A völgy kezd erősen tágulni s az alacsonyodó gerinc felett már látni is balra előttünk a tengert. A Rhône hatalmas deltája több kisebb-nagyobb tavat kerített el közvetlenül a tenger mellett. Az egyik ilyen nagyobb tó, az Etang de Berre délkeleti, Marseille felé fekvő partján van a repülőtér, Marignane község mellett. Marseille innen vagy huszonkét kilométernyire, délkeletre fekszik, úgy, hogy leszálláskor csak a körvonalait látni. Különben is a sok gyárkémény csak úgy ontja a füstöt, egyenesen felénk hozza a szél s a várost előlünk eltakarja.

A levegő tele van gépekkel. Gyakorlatozás, iskolázás folyik. Alig párszáz méterre a repülőtértől a vízparton hatalmas hidroplánhangárok állanak. Franciaországban vagyunk, ott a repülés szinte a születésétől kezdve nemzeti ügy. Vagy hol nem az, ahol egy nemzet élni tud és élni akar?

Cannes-től idáig alig egy óráig tartott az út. Kezeltetjük vámokmányainkat s már töltjük is fel az üzemanyagot. Elég nehezen megy, mert a nagy szél minduntalan belemarkol a kanna szájába és szétszórja a benzinsugarat. Végre ezzel is készen vagyunk s örömmel állapítom meg a nagyszámú érdeklődőből, hogy tetszik a franciáknak a «Gerle».

Még valami meleget eszünk, mert a szél kissé hideg s aztán egy óra után elstartolunk Barcelona felé. A felhők alig négy-ötszáz méteren lógnak s egész gyengén szemez az eső. Pontosan nyugat felé tartunk. Az erős délkeleti szélben gyorsan haladunk előre. Ilyenkor örül az ember, ha látja, hogy a térkép időbeosztásánál rövidebb idő alatt éri el a bejelölt helyet. Alattunk a Rhône mocsaras, lagunás deltája. Azon túl, jobbra hatalmas rétek, itt-ott erdőkkel vegyesen: A legnagyobb francia bombavető gyakorlótér.

A part jobbra fordul, mi tovább megyünk ki a tenger fölé, mígnem Cette-nél visszatér hozzánk a lakatlan partvidék. A parti tavakat hosszan elnyúló gátszerű földnyel-



vek, igazi turzások zárják el a nyílt tengertől. A turzásokat most ugyancsak ostromolják az erős szélről görgetett hullámok.

Cette-nél negyven fokkal délre fordulunk. Most már nem hátba, hanem oldalba kapjuk a szelet s a haladásunk szemmel láthatólag lassúbb lett. Az ívet igyekezőnk belülről venni s nem megyünk ki a part fölé, hanem tíz-húsz kilométernyire bent maradunk a víz felett, hogy rövidítsünk az úton. Az eső már elállt, a felhők magassága eléri az 1500 métert is. Cap d'Agde után mindjobban délre kell fordulnunk, mindjobban szembe az orkánná erősödő széllel. A gép szinte egyhelyben áll néha az ellenszélben s néha hatalmas erővel rázza a szárnyakat. Erőpróba: Bírják-e a szárnyak? Bírják. Alattunk a tenger haragos sötétszürke, felettünk komor viharfellegek.

Végre Perpignan-nal egyvonalba kerülünk. Már látni jól a Pirenneusok havas gerinceit. De azt is látjuk, hogy a csúcsok felhőben vannak s a hágókban is mélyen ülnék a fellegek. Nem mehetünk tehát légvonalban keresztül az 1200 métert meghaladó Mts. Alberes felett, hanem körül kell kerülni a tenger felé, meg kell kerülni a Cap de Creus-t. Amint a fok mellett elhaladunk, már érezzük a Pirenneusok hatását: A szél ereje alábbhagyott. Alattunk a sziklás spanyol partvidék. Néhol látni csak egy kis parti fövenyt, egyébként a sziklák meredeken ereszkednek bele a zúgó tengerbe. Aligha lehetne itt leszállani.

A partvidék különben eléggé lakott. Egymást követik az apró halászfaluk. A sziklák között a keskeny üledékeken gyümölcsöskertek húzódnak meg. A felhőzet kezd a szárazföld felől, nyugatról szakadozni, s az alkonyati napsugár itt-ott áttör a sötét bodrokon, bearanyozva a csipkés széleket.

Amint a Tordera-folyócska agyagos, köves torkolatát — alig csillog benne valami víz — elérjük, kezd a vidék enyhülni: kitágul a parti lapály, elmaradoznak a sziklák s helyüket ápolt gyümölcsösök foglalják el. Még egy félóra s Barcelonában leszünk. Eddig ez a leghosszabb útszakaszunk: 485 km.



Már messziről látszik Katalonia fővárosa. A milliós város nagykiterjedésű lapályon épült kis tengeröböl mentén. Egy-két kört írunk le fölötte, hogy nagyjából képet alkothassunk magunknak a város elrendezéséről. Lent úgysem sok időnk lesz széjjelnézni. Hatalmas sugárutak, szép fehér házsorok. Érdekes, nálunk ilyenkor estefelé a város fölülről jóformán csak szürke kőhalmaznak néz ki. Itt azonban minden szép fehér, legalábbis a levegőből annak látszik, vagy talán inkább rózsaszínnek, az alkonyati megvilágításban. Persze itt kevesebb a füst, télen sem fűtenek, nem kormosak a falak. Túlmegyünk a városon, át a kis Llobregat-folyó felett s kezdjük keresni a repülőteret. Barcelona nagy város, biztosan szép nagy repülőtere van, hiszen itt megy keresztül a francia Aeropostale légivonala Afrika és Dél-Amerika felé s itt a déli végállomása a német Lufthansának is. Azaz nem is repülőteret kell keresni, hanem válogatni kell a katalógusban megadott három repülőtér között, hogy hát melyik is a tulajdonképeni forgalmi repülőtér? Legnagyobb meglepetésünkre egy repülőteret sem találunk, pedig itt kell, hogy legyenek valahol alattunk. Balra fordulok, nagy körivet véve. Már visszafelé tartunk a város felé. Igyekezni kell mert alkonyodik. Persze a katalógus csak azt mondta meg, hogy három repülőtér van a várostól délre 15 km-re, de vázlatos megjelölés nem állt rendelkezésre. Mintha ott jobbra előttünk volna valami mező a fák között. Föléje repülünk s látjuk, hogy tényleg az egyik repülőtér. Nincs messze a tengertől. A szárazföld felőli részen alig láthatóan szürke hangárok húzódnak meg a fák között, a tenger felőli szélén pedig hatalmas nádas terül el. Tíz perc híján négy órát repültünk.

Amint leszállunk és gurulunk befelé, a hangárok irányába, félig civil, félig katonaruhába öltözött emberek szaladnak felénk. Mindegyik másképpen van öltözve, de kivétel nélkül puskát lóbálnak futtukban a kezükben. Persze itt most forradalom van. De hát csak nem tartják a magyarokat még mindig «fehér terroristáknak»?

Nincs semmi baj. Vidám nevetéssel és integetéssel



vesznek körül s mindegyik kézzel-lábbal integet és magyaráz, hogy melyik hangár felé guruljunk. Úgy látszik, nincsenek egy véleményen, mert egymás között is hangosan értekeznek s egy részük erre, más részük arra akarja vezetni a szárnyvégnél fogva a Gerlét. Így azután egy harmadik irányba haladunk, mert hiszen a motor is húz valamerre. Végre a hangárok felől intézkedik valaki s a hangársorok előtt végiggurulva egy nyitott hangár előtt intenek, hogy leállíthatjuk a motort. Tisztek jönnek elő s vámtisztviselők. Mindnyájan nagyon szívélyesek és barátságosak. Míg én bevezérelem a gépet a hangárba s a motort a por ellen letakarom, Tibor franciául beszédbe elegyedik a spanyol «grandok»-kal. Kissé szégyenkeznek a repülőterük elhanyagoltsága miatt, de azzal mentegetődznek, hogy ez csak ideiglenes (akár csak mi otthon Mátyásföldön) s a forradalmi kormány már tervbe is vette egy modern repülőter építését. Hát bizony elég kicsi és elég elhanyagolt a repülőter. Csupán padlózatlan fahangárok s egypár baraképület van rajta. Kérdezősködünk a másik két repülőter felől. Megtudjuk, hogy csak ez az egy, a Prat del Llobregat van üzemben, mert a másikat, amely azelőtt külön katonai repülőter volt, «leszerelték», míg a harmadik a francia Aeropostale tulajdonában van, tőlünk vagy nyolc kilométerre északnyugatra, de mert a franciák csak benzint vesznek fel rajta s mennek is tovább, nincs is rajta hangár, csak egy benzintároló épület egy kis irodahelyiséggel. Ezért nem találtuk mi a nagy választékot a repülőterekben. Mindenesetre nem valami biztató jelenség, hogy a franciák külön repülőteret tartanak fenn maguknak s nem a hivatalos forgalmi repülőteret használják fel, ahol pedig hangárok is vannak. Talán nem szeretik, hogy a hangárban csak úgy száll a tengeri szélről felkavart por és homok?

A városba csak taxin lehet bejutni, illetőleg ezen kell a külvárosig bemenni, onnan azután már megy tovább autobus is. Nagyon rossz a repülőterről befelé vezető út. Néha a kocsi tetejébe is beverjük a fejünket. A régi «leszerelt» repülőter mellett vezet az utunk. Hát nem igen van leszerelve a repülőter, hanem inkább csak úgy magától



«leszerelődött», összedültek az ócska hangárok, beszakadtak a tetők. Önkéntelenül is a mi öreg fahangárunkra gondolok, vajjon nem dült-e azóta az is össze, nem temette-e maga alá többi gépeinket? Mert már az is nagyon «leszerelés alatt» áll.

Beérünk a külvárosba s átszállunk az autobuszra. Még van időnk az indulásig az ablakon keresztül nézgelődni. Mellettünk valami vendéglő áll, hangos zenészó árad ki belőle. Nem gitár, nem benjo, modern muzsika: Rádió. Az élet egyéb megnyilvánulása azonban eltagadhatatlanul spanyol: Mindenki egyszerre beszél; zaj, kiabálás, nevetés, veszekedés. Sok, sok zászló, az új, forradalmi színekkel: Vörös, sárga, lila. Valahogy erősek a színösszetételek egy kicsit, de hát itt más az ízlés, más az érzék, itt Spanyolországban vagyunk. Indulás előtt még egynéhány puskás ember is felszáll. Gondoljuk, rossz napjuk lehet itt most a vadaknak, ha forradalmi módra most szabad vadászat van.

Széles, szabályosan épített utcákon haladunk a város belseje felé. Jobbra hatalmas sporttelepnek kinéző épület-és térségkomplexum. Ütitársaink látják az arcunkról, hogy szeretnénk tudni, mi az? Mindjárt magyarázzák is: Hippodromo. A többit persze a szóáradatból nem értjük, de köszönettel bólogatunk. Így tart ez, míg az autobusz végállomására nem érünk. Itt újból egy taxiba szállunk s Tibor bemondja egy a repülőtéren ajánlott szálló nevét. Persze a soffőr máshova vitt. De nem volt mit válogatni, mert farsang lévén, rengetegen jöttek fel vidékről az ünnepekre s örülhetünk, hogy ilyen «jó» kis szállodát kaptunk. Legalábbis ezt értjük meg a soffőr és a szállóportás negyedórás beszédjéből. Mit van tenni: Elhisszük nekik.

Elég fáradtak vagyunk s különben is az éles tengeri levegő, különösen ha ezer méter magasan szívja az ember, nem kíván ringatást az altatáshoz. Mégis éjfél felé jár, mire el tudunk aludni, mert farsang van s itt Barcelonában ez ugyancsak nagy eseményszámba megy. Az ablakunk éppen az egyik főútvonalra néz. Csak úgy hullámszik az erkélyünk alatt a tömeg. Nagy teherautókon kivilágítva jelmezes csoportok végeláthatatlan sora vonul fel a járdákat





Algír kikötőjének csak a burnuszok és fezek adnak afrikai jelleget.



Algírban is hatalmas és felszerelt repülőtér van és szíves fogadtatás.





Bisits és Bánhidi az algiri repülőtér parancsnokával.



A tuniszi «Francia kapu».





Tripoliszban kóstolunk bele tulajdonképpen az igazi Afrikába.  
A repülőtéri legénység mind bennszülött.



Sok látnivaló akad a tripoliszi citadellában.





Tripolisz városa serényen készül a kiállításra. Szép, szálas pálmákkal ültetik tele a tereket.



Tripolisz. A keskeny, rosszlevegőjű utcákon a kapukban szapulják egymást az asszonyok.



és az úttestet teljesen elborító farsangosok között. Hát mi otthon nem így farsangolunk, de búcsú, az nálunk is van.

*Február 27.* Reggeli után sétára indulunk a városban. A szép széles út egyenesen a tengerparthoz vezet. Sajnos, a fényképezésre nem valami kedvező a világítás, erősen borult az ég.

Itt már mindennapi növényzet a pálma. A sétányokon, a tengerparton ott állanak szomorúan lehajtva poros, száradó ágas leveleiket. Legjobban azonban a kétméteres átmérőjű kétkerekű taligák tűnnek fel a szemünkben, rácsos kasukkal. Ló vagy öszvér van elibük fogva. Valjon milyenek lehetnek a vidéki spanyol utak, hogy még mindig szükség van ilyen nagy átmérőjű kerekekre?

Itt délen, úgy látszik, nagyon sokat adnak a señorok a cipő fényességére: Lépten-nyomon utcai cipőtisztítókra bukkanunk. Végre nem tudunk már ellenállani a szíves invitálásnak, odatartjuk a kezük alá csizmáinkat. Látszik, tanakodnak magukban, hogy micsoda nép fiai lehetünk, hogy ilyen betyáros csizmákkal járjuk a világot.

Késő délelőtt van, mire újból a repülőtéren vagyunk. Esik az eső. A fellegek a tenger felől jönnek, s mint ez ilyenkor rendesen lenni szokott, szinte a víz felszínén, alig húsharminc méter magasan gurulnak ki a part felé. Itt azután a talaj melege megemeli valamelyest őket.

Meteorológiai jelentést kérünk, amire nagy tanácskozás támad. Végre is közlik velünk, hogy déli irányba nincs részletes jelentésük, de valószínűnek tartják, hogy az egész vonalon ilyen az idő, mint itt. A Lufthansa itteni állomásvezetője, öreg háborús pilóta, azt tanácsolja, hogy ne induljunk el ebben a kedvezőtlen időben. Figyelmeztet arra, hogy itt nagyon gyorsan válik viharossá az ilyen eső, a tengerpart pedig végig csupa szikla, sehol egy kényszerleszállásra alkalmas terület, a szárazföld felé pedig nem fogunk tudni bemenni, mert az alacsony felhők egészen megülik a parti sziklákat. Megemlíti, hogy már évek óta itt van ezen az állomáson s tanácsainak mellőzése már nem egy idegen, a körülményekkel nem ismerős sportrepülőnek lett a végzete. Alig egy hónapja egy angol nászutas pilóta-



pár járt így szerencsétlenül. Megnyugtattjuk, hogy mi már túl vagyunk a repülésnek azon a fokán, ahol a nászutas párok szoktak tartani. A szíves figyelemztetést megköszönve, a start mellett határozunk.

Nekilátok előkészíteni a gépet. Minden latin tudásomat össze kell hogy szedjem, hogy meg tudjam magam értetni a szolgálatrakész szerelőhaddal. Ebből persze sok nevetés és mókás helyzet támad, de végeredményben kijavítják a latin szavaimat a hasonló spanyolra és csak megértjük egymást. Tibor csodálkozik a legjobban, amikor harsány hangon kiáltok a benzint pumpáló szerelőnek, — spanyolul — hogy lassabban, mert túlfolyik a tölcser.

Legnagyobb nehézséget egy tiszta olajtölcser kérése okozta. Ugyanis hoztak tölcseért nem egyet, de ezek, talán a farsangi ünnepekre való tekintettel, oly homokosak és piszkosak voltak, hogy végül is az én útítölcsemet szedtem elő, vállalva a feltöltés utáni kimosással járó vesződést. Mert a Castrol R. olajat bizony elég lassan mossa ki a benzin.

Szakad az eső még akkor is, mikor az útrakész gépet kitoljuk a hangárból. De nincs mit várakozni, mert a legközelebbi repülőtér, Alicante, innen 460 km-re van s még át is kell nézni alaposan majd a leszállás után a gépet, mert holnap hosszú tengeri út vár reánk.

Félkettő után barátságos búcsúzkodás után elstartolunk. Tibor vezet, nekem nem sok dolgom van, hiszen a tájékozódás könnyű, mert a partok mentén egyenesen dél felé kell tartani. Azért erősen meresztem a szememet s nagyon figyelek előre. A széllelések meg-megdobják a gépet, pedig alig 30—40 méteren haladunk a hullámok felett s a kezünkkel szinte megtapogathatjuk a felettünk elszáguldó szürke felhőket. A szürke esőben alig látni előre, pedig a sziklák jobbfelől ugyancsak nyujtogatják felénk a nyakukat. Néha egészen oldalára billen a gép s a meredek falként a tengerbe ereszkedő sziklákön valósággal dübörögnek a hullámok, hallani néha a motorzúgáson is át. Hogy ne legyen teljesen reménytelen a helyzet, néha keskeny homokstrand húzódik meg a sziklák tövén. Épp csak olyan széles, hogy a gép elférne rajta. Már mutatni is aka-



rom a «biztató körülményt» Tibornak, amikor jön egy hatalmas hullám s már nem is látni a keskeny parti fövenyt. Ha gép lett volna rajta, akkor az most freskókép lenne, minden bizonnyal elrettentő példaként a légi vándorok számára a sziklafalon. Már egy félórája repülünk így, amikor előttünk világosodni kezd. Talán csak nincs vége a felhőzetnek? Pedig így van. Nem vált be a meteorológiai jóslat, mert öt perc sem telik bele, már ránk nevet a Nap.

A parti sziklák is mintegy parancsszóra beljebb húzódtak s dombos, lankás partvidéknek adtak helyet. A parton a rivieraihoz hasonló, szép kígyózó autótűt és vasút vezet. Alattunk jobbra Tarragona városa, majd nemsokára az Ebro széles tavas deltája következik, szárazabb helyein leszállásra alkalmas terep is kínálkozik. Átvágunk a delta felett s már megint sziklás partok mellett haladunk, de most már valamivel csendesebb alattunk a tenger. Az elfáradt hullámok szép párhuzamos sorokban igyekeznek a part felé. De látni, hogy még csak most múlt el a vihar, mert a parti halászfaluk előtt ott fekszenek szép sorjában a parton a halászcsonakok, a vizen nincs belőlük egy sem.

Érdekes egy ilyen kis falu a levegőből. Vagy négyszáz méteren lehetünk. Mint valami fehér skatulyasor állanak a part mentén a fehér, lapostetejű házikók, egészen szorosan összeépítve. Előttük homokos part, száradó, kifeszített hálókkal, csónakokkal. Az út és a vasút beljebb, mélyebben a szárazföld felől vezet, mintha semmi közük sem volna egymáshoz.

Most, hogy a felhők nem takarják el a kilátást, át-át-nézünk a szárazföld belseje felé is. A parti sziklákon túl, lankás oldalakon, nagy terraszosan kiépített mesterséges telepítvényeken kertek, villák, gyümölcsösök húzódnak meg. Arra, úgy látszik, barátságosabb a vidék. Csak a tenger felől nincs egy maroknyi föld sem, lesodorják azt az éhes hullámok a kövekről. A tenger a szárazföld örök ellensége, s úgy látszik, itt mindig győz.

Mi azonban most a tenger pártjára állunk s nem megyünk be a partok fölé. Ugyanis az erős keleti széllel a parti szikláknak nekiszaladó légáramlatok megtorlódnak és teli



vannak örvénylésekkel, amiket a tűző napon hevülő szikla-  
oldalak csak még fokoznak. A motor oly szabályosan megy,  
hogy néha 10 km-re is nyugodtan eltávolodunk a partok-  
tól, hogy minél egyenesebb irányban, légvonalban halad-  
hassunk.

Nem egészen két óra alatt elérjük Castellon-de-la-  
Planát. Sebességünk tehát a számított. A várostól dél-  
keletre nyilvántartott leszállóhely van. Otthon benzin-  
felvételre számításba vettem, ha nagyon erős déli szél  
adódna s nem tudnánk a Barcelona—Alicante 460 km  
távolságot egyfolytában megtenni. De most nincs szüksé-  
günk reá, szinte figyelembe se vesszük, úgy haladunk tovább  
Valencia felé. Közeledünk a partok felé. De amint száraz-  
föld kerül alánk, nyugtalanná válik a levegő s ide-odadobálja  
a gépet. Messze kikerülünk tehát a tenger fölé, a nyugod-  
tabb légáramlatokba. Így Valenciát csak oldalról látjuk  
szép szabályosan, egyenesen kirajzolódó utcasoraival.

Most 198°-ra kellene fordítani a gépet, csaknem délre,  
de előttünk Aleira felé felhősödik s magas hegyek zárják el  
az utat. Tovább haladunk hát egy kis kerülővel a tenger-  
part mentén egészen Gandiáig. Itt azután nekivágunk a  
kinyúló földnyelv átszelésének. Még így is 1500 m magas  
hegyek között kell átbújnunk, miközben a szél ugyancsak  
dobálja a kis gépet. Villajoyosa-nál újból elérjük a partokat  
s ezek mentén haladunk tovább. A Huertas-fok után hir-  
telen előttünk a sziklák mögül Alicante városa. Innen délre  
vagy 12 km-re van a repülőtér. Könnyen megtaláljuk s  
három óra negyven perces repülés után már gurulunk is a  
hangárok felé a köves repülőtéren.

Itt vagyunk tehát az utolsó európai állomáshelyünkön.  
Holnap aztán már Afrika következik. Azaz, mintha már  
előreküldötte volna a hírnökeit: A szabályos négyzetalakú  
repülőtéren rekkenő hőség van. A fű egész le van perzse-  
lődvé s a fehér kövek kikandikálnak a keményre száradt  
agyagból. Két egybeépített hangár áll a tér déli oldalán.  
Fehérre vannak meszelve a magas falak és csak három  
oldalról veszik körül a gépeket, az északra néző oldal tel-  
jesen nyílt, nincs csukható ajtaja. Kis irodahelyiség van



az egyik hangár oldalához építve. Ennyi az egész berendezés. Azt hiszem, felesleges mondani, hogy a hangárok padozata a poros anyaföld. A repülőtér különben a francia Aeropostale tulajdona. Túl a hangárokon egy-két magános pálma, a repülőtér széleit pedig vadon nőtt fügekaktusz szegi.

Még csak félhat, gyorsan nekilátok, míg világosság van, a gép átvizsgálásának, mert a hangárban nincs villanyvilágítás. Az Aeropostale spanyol szerelője készséggel segít. Leccsavarjuk az olajcsövekről a hőszigetelést, mert az afrikai melegben nagyon is szükséges lesz az olaj kellő hűtése. A motort gondosan átnézem, a szelepeket bezsírozom, utánaállítom. A sarkantyú talpa a köves repülőtéren eléggé megkopott. Megkérem a szerelőt, hogy holnap reggel szegecseljen rá egy foltot a talpra.

Hepehupás úton pálmák s kaktuszok között halad velünk az autó a város felé. Köves, agyagos az egész vidék s az alkonyodó Nap vörösre fest mindent. Útközben látom az első, nem állatkerti, hanem «üzemben» levő tevét.

Kis spanyol város, elég forgalmas kikötővel s a tengerparton szép pálmásoros sétánnyal. Megállunk a «nagy szálló előtt. Kellemes hír: Minden szoba foglalt s nem hiszik, hogy bármelyik szállóban kapnánk szobát, mert a farsangi ünnepek sok vidékit hoznak a városokba. Na, meglátjuk. Még vagy három helyen kísérleteztünk, hiába, nincs üres szoba. Keskeny, sötét, kevés bizalmat gerjesztő utcában állunk meg. A soffőr tud itt egy kis panziófélet, talán ott lesz hely. Tibor megy be a keskeny kapun a soffőrrel, én a csomagjainkkal kint maradok a bámuló utcanépség között. Kisvártatva a soffőr visszajön s mond valamit, amit nem értek. Bemegyek a házba s a sötét lépcsőn és a folyosón a hangok irányába megyek. Tibornak magyaráz egy kövér öregasszony valamit, aminek se vége, se hossza. Gyerünk, ez nem nekünk való hely. Visszamegyünk az első szállodához, ahol erélyes követelő hangra végre mégis csak akad szoba. Az északi országokra gondolok s önkéntelenül is összehasonlítást teszek: Más ország, más emberek.



## A Földközi-tengeren keresztül.

*Február 28.* Reggel nagy sétát teszünk a szép fekvésű kis városban. Kis öböl mentén terül el, a mi Gellért-hegyünkhöz hasonló, de annál kétszerte nagyobb sziklás hegy déli tövében. A hegy tetején erőd, oldalában régi várfalak. A kikötőben elég nagy a forgalom s a parton sorban állanak rakodásra várva a derékig érő, óriáskerekű taligák. Pénzt kell váltani és érdeklődünk az Orán felé járó hajók menetrendje iránt. Jó tudni, ha esetleg kényszerleszállani kell a tengeren, hogy mikorra várhatunk arra hajót. Hetenkint kétszer megy innen Oranba hajó s szerencsére ma délután éppen indulás van. Így hát legfeljebb nyolc-tíz órát kellene csak várni kint a tengeren. Igaz, hogy éjszakára esne a találkozás, de hát ez is jobb, mint semmi.

Szép napsütéses idő van. Szerencse, mert ha esne vagy vihar volna, nem valami kellemes lenne nekivágni a tengernek. Kiautózunk a repülőtérre. A francia társaság a nyugatafrikai partok felé, Dakar irányában tart fent forgalmat s csak ebben az irányban van meteorológiai szolgálata. E szerint, meg a közben Marokkó felől megérkezett forgalmi repülőgép pilótájának jelentése szerint, kint a tenger felett nagyon szép az idő s gyöngye délnyugati szél van. Különösen az utóbbi adat fontos, hiszen a tengeren minden műszer nélkül nem lehet megállapítani a szél eltoló hatását, még akkor sem, ha az oly erős, hogy hullámokat hajt maga előtt. Ugyanis a hullámok haladása nem mindig esik egybe a szél irányával. Az előző szelektől megmozgott vízfelszín sokáig megtartja a hullámszög irányát. Közben a néha egészen derékszögig elfordult szél nem tudja a maga irányába áttéríteni a hullámokat, hanem még így ferde irányban is mozgásban tartja azokat. A hullámok irányából tehát nehéz a szél irányára következtetni. Pedig kellemetlen, bizonytalan érzés az, ha egy hosszabb tengeri út után partot érve, az ismeretlen oldalszélről, a helyes irányból elterelve nem tudja az ember, hogy most jobbra vagy balra tartson, hogy a repülőteret, vagy a kijelölt tájékozódási pontot elérje. Főleg áll ez az olyan helyekre,



ahol az egyforma partisziklákon kívül, mint amilyen az Atlasz partvidéke is, más tájékozódó támpontra számítani nem lehet. Ilyenkor legjobb módszer az, ha a jelzett szelet a valóságnál nagyobb értékkel vesszük figyelembe s így szándékosan kissé eltérünk az útvonaltól, de így legalább biztosan tudjuk az eltérés irányát. Ha így azután partot érünk, tudjuk, hogy a kitűzött pontot merre kell keresnünk. Egy ilyen kis kerülő és időveszteség azonban sokszor kétszeresen is megtérül a parti térkép után való tájékozódás gyors és biztos megfogásával.

Becsomagolunk, okmányainkat kezeltetjük, ezzel hivatalosan is elbúcsúznak Európától. A magunkkal hozott két tartalék-pneumatikot felfújva keresztbe a vállunkra vesszük. Ki tudja, hátha kényszerleszállani kell s jó lesz mentőövnek. A repülőtér parancsnoka még megkér, hogy feltétlenül küldjünk táviratot, ha megérkeztünk Oranba. A két szerelő készségesen segít a starthoz kigurulni. Hogyne, hiszen megajándékoztuk őket hócipőinkkel, igaz, nemcsak barátságunk jeléül, hanem hogy ne cipeljük azokat feleslegesen további útjainkon. A jó seíorok egy kicsit furcsán néztek a soha nem látott lábbelikre, de széles mosollyal és köszönettel elfogadták.

Tizenegy óra huszonötkor elstartolunk a 320 km-es tengeri útszakasz átrepülésére. Nem nagy újság számunkra a tenger, hiszen tavaly éppígy együtt repültünk át az első Gerlével a Keleti-tenger felett Sasznitzból a svéd Trelleborg felé. Pedig akkor zivatart jósolt a berlini meteorológiai állomás. A kis Rómával is jó egypár kilométert tettem már északi útjaimon tenger felett, pedig annak csak egy gyújtómágnese volt s a motorja is már sokat szenvedett. Most is, amióta elértük a Földközi-tengert, javarészt a part mentén bár, de attól néhány kilométerre jóformán állandóan a víz felett haladtunk. Most azonban ez mégis csak más, mert 320 km ég és víz között, ezt most próbáljuk először.

A számított iránytűállás  $192^\circ$ . Ennek ellenőrzésére 70 km-t a Palos-fokig az enyhe ívben öblösödő partok látástávolában kell megtenni. Ha az irány helyes, a Palos-fokot Cartagenánál 12 km-re jobbra kell elhagynunk. Akkor



aztán előttünk a Földközi-tenger. Ez volt a szépen kigondolt terv. Azonban alig hagytuk el a repülőteret, a tenger felett alig megemelkedett ködfelhő állta az utunkat. Oly alacsonyan kellett így haladni, hogy jól láttuk, hogy az alattunk elmaradó, tevén, számaron, szekereken vonuló cigánykaraván vidáman integet felénk. Ez hát a búcsúztató Európától.

Már kint is vagyunk a víz felett. A felhő vékony ugyan, de mindjobban ráfekszik a síma víztükörrre. Nincs értelme alatta maradni. Az irányellenőrzésül felhasználható partvonalat úgysem látni. Fel tehát a felhők fölé. Háromszáz méteren már felette is vagyunk. Alattunk szép, bodros, egyenletes, a déli napban vakító fehérén sugárzó felhőtenger, felettünk a déli tájak mély kék ege. A kép hasonló az alpi repülésünk körülményeihez, csak épp hogy hideg nincs. S nincsenek alattunk láthatatlan sziklák sem. Vagy talán jobb a víz? A motor oly szabályosan jár, mint az óra. Próbálom a gyujtáskapcsolón a mágneseket: Minden rendben.

Jobbra hátranézek: Árnyékunk közvetlenül alattunk szalad a felhők fehérjén. Alig pár méterre vagyunk a felhők fölött. Így az ég kékje a közeli horizonton élesen elválik a fehér felhőktől s könnyebb tartani úgy keresztbe, mint hosszába a vízszintes irányt. Persze ezt csak ilyen símaboltozatú, alig-alig bodros felhők felett lehet megtenni, amik talán csak a tenger egyenletes légterében keletkezhetnek. A szárazföldek fölött ugyanis a különböző talajfelszínek egyenlőtlen megeledésükkel fel-le tartó légáramlatokat okoznak s ezzel a felhőzetet sokkal jobban tagolják.

Már egy félórája megyünk így a felhők felett. Valahol jobbra alattunk lehet Cartagena, itt a Palos-foknál jobbra elmaradnak véglegesen az európai partok. Egyszer csak kezd süllyedni a horizont, kezd tagozódni a láthatár egyenes vonala: Akárcsak a part és a tenger érintkezésének az előtűnése nagy magasságból nézve, úgy jelentkezik a felhőzet vége. Húsz perc sem telik bele, az utolsó felhőfoszlányok is elmaradnak gépünk alatt. Amerre csak nézünk, víz, víz.



Síma, hullámmentes, kékeszöld víztükör. Kissé nehéz tartani így az irányt: hínics láthatár, az ég és a víz kékje észrevétlenül mosódik egybe. Szerencsére a Nap előttünk van s így a műszerek rövid figyelése és a naphelyzettel való összehasonlítása után a Napot veszem tájékozódó pontul. Persze ez a láthatárt nem pótolja teljesen, mert vonal helyett csak pont áll rendelkezésünkre. Amint azonban a Napot és magam előtt lefelé a vizet figyelem, mert hiszen a Nap elég fényes ahhoz, hogy a helyét előre-lefelé nézve is lássam, a vízszintérvék kezd kialakulni. Mindenesetre ez nem olyan fárasztó, mint csak a műszerek után igazodni. A műszerek közül így is félszeggel az iránytűt kell nézni s a  $192^\circ$  körül jobbra-balra enyhén kilengetni a gépet. Pontosan az irányon rajta tartani úgysem lehet, mert az iránytű csillapítva van s a glicerines folyadékban vagy alkoholban csak lomhán követi az irányváltozást. Kellő gyakorlattal az irány enyhe kigyózásával egy elég pontos középérték adódik ki.

Vége egypár felhőfoslány tűnik fel előttünk. Valamennyi egymagasságban van. Nem sok, de elég ahhoz, hogy a vízszinthez tartását a felhőzet vízszintes rétegvonalazása nagyban megkönnyítse. Most már több figyelmet szentelhetek a víz vizsgálatának is. Érdekes: Szárazföld felett még ha magasan is van az ember, látja az alatta elvonuló vidékből, hogy halad. Itt az egyforma vízfelület felett azonban úgy tűnik fel, mintha teljesen egyhelyben darálná a gépünk a levegőt. Az előrehaladás, a sebesség minden érzékelése megszűnik. Mintha egy láthatatlan talapzaton, ég és víz között, motorpróbát tartanánk csupán. Nagyban hozzájárul ehhez az érzéksalódáshoz az is, hogy szellőkés sincs, ami a gépet néha megingatná. Ha nem tudná az ember, hogy alatta mily hideg víz van s nem állapítanánk meg egykedvűen, hogy a láthatáron belül eddig még csak egy bárkát se láttunk, talán még el is álmosodnánk. Hiszen a motor olyan szép egyenletesen, olyan megnyugtató egyformasággal duruzsol a fülünkbe.

Nézem a vizet. A síma víztükröt itt-ott láthatatlan kezek gyengéden borzolják. Látni, amint egészen gyenge



szellőcske, hol ilyen, hol olyan irányban szaladgálgat a víz színén. Nincs tehát állandó szél, csupán a felhők hatására egészen gyöngye, kis területre kiterjedő szellőcskék vannak. Nem kell tehát az esetleges oldalszél eltérítő hatásától tartani.

Minden olyan szépen a kezünkre játszik. Még sohasem látta n ennyire símának s ily szép kéknek a tengert. Vajjon mit adna a költői lélek ilyen látványért, ilyen hangulatért? Nem, ilyen panorámát máshonnan, mint repülőgépről látni, nem lehet s még gépről sem érzi annyira az űrben való haladást az ember, csak így a végtelenbe vesző, síma nyugodt, ég és tenger között.

Mi az ott lent? Már előbb is láttam valami zöldesbarnás foltot megmozdulni a vízben, de azt hittem, hogy csak egy víztükrözés. Most azonban több és több látszik egymás mellett. Szabályos ritmussal hajladoznak. Valami nagy hal? Lehet vagy hat méter hosszú egy-egy. Delfinek? Azokat láttam már hajóról, azok sokkal virgoncabbak, kiugrálnak a vízből. Ezek pedig lomha egyformasággal riszálják magukat s velünk párhuzamosan haladnak. Látni jól őket, hiszen csak háromszáz méter magasan vagyunk. Cápák? A motor azonban szabályosan megy, az olajhőmérő 48 fokot mutat. A cápákkal így nem sokat törődünk.

A felhőzet kezd megint elmaradni. Csak egy halvány csík marad meg belőlük a láthatáron. Nézem, hogy a vízszintes irányt tartsam. Amint jobban szemügyre veszem, egy gondolat támad bennem, hogy az már nem felhő, az már az Atlasz-hegység, az már Afrika, az már part. Leveszem a gázt s előrekiáltok Tibornak: Part! S már megy is rendes ütemben a motor. Látom, hogy Tibor is erősen figyel. Sokáig néz előre, úgy látszik kételkedik, hiszen innen a part az óránk után ítélve, még vagy száz kilométerre lehet. De aztán hátranéz és mosolyogva bólint.

Most már nem nézzük a vizet. Most már csak az eljövendő szárazföld érdekeli, hogy hol fogunk partot érni.

Lassan, nagyon lassan telik az idő, pedig még odáig majdnem egy óra van hátra. Amint előbbre jutunk, már tagozódik is a part alakja. Jobbról alacsonyabb, mint bal-



ról, ahol a magaslatok messze egyforma magasságban húzódnak keletre, míg opálosan el nem tűnnek a levegő párás fátyla alatt. Középen, éppen a menetirányunkban bevágás látszik, bejárat a parti hegyóriások országába.

A parti hegyek rohamosan nőnek s a kékesszürke színben élénkebb színek is kezdenek mutatkozni. Jobbról a partok közelében és azzal párhuzamosan egy hajó fehér teste halad felénk. A füstje hosszan végigfekszik a kék, világos vizen.

Előszedem a térképet. Balról egy kiugró fok kezd kirajzolódni, jobbról a kisebb hegy mögött valami világos folt: Csak a Grande Sebkra d'Oran lehet. Talán félakkora, mint a mi Balatonunk. Amint közelebb jutunk a parthoz, kezd a város körvonala is kifehérlené. A környező hegyek mintha hátrább vonultak volna. Csak nyugatról nyomul egy egészen a város alá.

Tarka mozaik: A kék vizen fehér személy- és fekete-vörös teherhajók libegnek szinte mozdulatlanul. Csak itt-ott látni egy kis bárkát, amint a lehorgonyzott nagy hajókhoz siet. De még a hajóknál is fehérebbek a kék vízben visszatükröződő szép, bodros fellegek. Ez a tenger színharmóniája: A kék és a fehér. Kint a parton fehér házak sorakoznak egymás mellé és mögé. Sok-sok terraszos lapos tető. De akad közöttük szép számmal a megszokott piros cserép is. A falakat csak a kikötő mentén szürkíti meg a hajófüst, beljebb, főleg a déli oldalon fekvő arab negyed házai hófehérre meszelve ragyognak. Ez hát Oran. Afrika.

Afrika. Kisdiákkoromban hányszor álmodoztam róla. A cimborákkal mennyi tervet szőttünk az elérésére. Volt idő, amikor a fiúk ezért «africanus»-nak neveztek. De ez most még a gyermekálmokat is túlszárnyalja: A magam alkotta gépen szálllok, érkezem Afrika fölé! Nem az évezre-des, megszokott módon, nem hajón. Nem. Az emberi tudás, a civilizáció élharcosaihoz méltóan, szárnyas paripán.

A 192°-os iránytűállással, mintha csak zsinóron húztak volna, oly egyenesen érkeztünk Oranba. Átrepülünk a város felett. Itt már érezteti a hatását a forró napon melegedő szárazföld: Jókorá széllekedéseket kapunk. A vá-



rostól délre vagy 12 km-re a tó partján van Oran repülőtér : la Senia. A tavon túl minden irányban magas hegyek következnek. Előttünk, délre alig pár kilométernyire éppen egy kis zivatar fejlődik ki, amint a hegyeknek tartó szél a páratelt tengeri levegőt a hegyoldalon megemeli.

A repülőtér fölött megcsináljuk a szabályos balkört s két óra tizenöt perces repülés után leszáll az első magyar repülőgép Afrika földjére : A Gerle 13.

A repülőtér keleti oldalán hatalmas hangárok sorakoznak egymás mellé. Amint kiszállunk és kibújunk a pneumatikokból, barátságos fogadtatásokn van részünk. Alicantei startjelentésre már várt reánk a repülőtér parancsnoka, Fogues ezredes és Poutard, az orani aeroklub elnöke és a Shell-cég képviselője.

Szétnézünk a hatalmas repülőtéren, miközben a Gerlét már tolják is be az egyik hangárba. Oran repülőterének főleg a sportforgalma nagy. Csaknem valamennyi Afrika-repülő át szokott haladni rajta. Most is itt áll egy kis Comper-Swift-gép, a fokvárosi fiatal Smith gépe. Londonba repül, hogy onnan kiindulva, megjavítsa a London—Fokváros közötti repülői időrekordot. A hangárok tele vannak a legkülönbözőbb sportgépekkel. Természetesen a típusok között a francia eredetűek vannak többségben. Az orani aeroklub tagjainak körülbelül hatvan magánrepülőgépük van. Furcsa. Pedig ez itt Afrika. És Budapesten? Inkább nézzük ezt a régi katonai gépet. Légi felvételek készítésére van átalakítva. Éppen rakják be a kazettákat. Sok megrendelésük van, a földbirtokosok egymásután rendelik meg a földeket mérethűen visszaadó képeket.

Eredetileg nem szándékoztunk hosszabb időt tölteni Oranban, csupán annyit, amennyit az üzemanyagfelvétel és a magunkkal hozott postaküldemények megkívánnak. Az utóbbi azonban a számításainkat keresztülhúzta. Ugyanis az idecímezett postával be kellett menni a postahivatalba. A hazai bélyeggyűjtők azonkívül még egy csomag maguknak Budapestre megcímezett, vagy kétszáz darabnyi levelezőlapot is átadtak, hogy azt Oranban a postán kezeltsük s légipostaként vigyük tovább magunkkal



haza. A csomag felbontásakor aztán meglepetve láttuk, hogy a lapok nincsenek felbélyegezve. Tekintettel arra, hogy a postaszállítmánynak portótöbblete az Endresz- emlékmű javára megy, nekiláttunk a bélyegek és a «par avion»-jelzések felragasztásának. Így hát erre áldoztuk fel a délutánunkat, Algirba pedig csak majd holnap mehetünk tovább.

Alig lettünk kész a bélyegragasztással, felkeresett bennünket szállónkban a helyi repülőezred parancsnoka és az aeroklub elnöke több pilóta kíséretében. Estig együtt töltöttük az időt az aeroklub törzshelyén, a bar-helyiségben. Meglepetésünkre eléggé jól voltak tájékozva Magyarország helyzetéről s Apponyi haláláról is részvét formájában megemlékeztek.

Este nagyobb sétát tettünk a városban. Innen alulról elvész a város különösen déli jellege. Legalább is a belvárosban. Rendes francia szabású házak, a padlóig érő, zsalugáteres ablakkal. Ha burnuszos, fezes arabok nem ögyelegnének az utcán, azt hihetné az ember, hogy valamilyen délfranciaországi kikötővárosban van. Csak az újabban épített középületeken alkalmazzák a mór stílust. Most már nem veszélyes, sőt talán idegenforgalmi szempontból kíváncsias is az arab arculat mutatása is.

Úgy látom, az arab lakosság egyetlen komoly foglalkozása a cipőtisztítás. Akárcsak Spanyolországban, itt is minden forgalmasabb helyen ott látni őket, amint párosával dolgoznak. Egyik a jobb, másik a bal lábat veszi munkába s közben akkorákat csattantanak a tisztító ruhával, mint egy kis bojtár az ostorral.

Vacsora után séta közben leülünk egy kávéház teraszára fagylaltozni. Nincs, csak kávé-fagylalt. De soha ilyen rosszat: cukor nélküli vizes feketekávé van fagyalttá fagyasztva. A terrazon igen vegyes népség ül: piros sapkátós francia tiszttek, burnuszos gazdag arabok s mindaz, amit a két nép kavardása kiad. Igen sok legkevésbé sem bizalmatkeltő arcot látni. Ügylátszik, Franciaország hódító, megszálló telepeseinek az otthon legjobban nélkülözhető rétegeit küldi ide. De azt hiszem, így van ez a gyar-



matosítással az egész világon. Mert az Atlasz vidéke gyarmat s nem társország. Látni ezt az arabok sötét tekintetéből, osonó járásukból, konok hallgatásukból. Tényleg, a kávéházban az európaiak lármásak, hangosak, az arabok szótlanul, némán jártatják a szemüket. Vajjon mit látnak? Látják a technikai kultúra feltartóztathatatlan előretörését? Látják-e, hogy ezzel szemben a sorsuk csak a megadás, vagy pusztulás? Vagy talán mélyebbre látnak? A személyi érdekek előretörését, az egyének kapzsiságát, a közéleti hínárokat, az európai mentalitás rákfenéit? Nem látni, mi van a sötét szemek mögött: a gyászos megadás, vagy a feltámadás hite?

Hazamenet nézzük a Holdat. Újhold van, de a sarlója nem oly egyenesen áll, mint azt nálunk látni, hanem gondolaként csaknem vízszintesen úszik. Így ábrázolják mohamedánus tornyokon is. Délen vagyunk.

### Az Atlasz országai felett.

*Március 1.* Már hét órakor a postahivatalban vagyunk, hogy kezeltessük, lebélyegeztessük a továbbviendő postát. Utána már megyünk is ki Poutard elnökkel, az ő kocsiján a repülőtérré.

Olyan az idő, mint nálunk májusban. A természet azonban még aluszik. A gyümölcsfák még csak nem is rügyeznek, az út melletti szántóföldek barázdái között még nem zöldel a tavaszi vetés. Hiába van meleg, a természet még téli álmod alszik. Csak az örökzöld lombok, a pálmák és kaktuszok nézik egykedvűen az idők múlását. Nekik nem szabad télen sem pihenni.

A francia repülők tanácsára a tengerpartra tervezett útvonalat áthelyeztük a parti első hegylánc mögé, a Dahra és a l'Ouarsenis közötti hosszanti völgybe. Ha a Szahara nagy, alacsony légnyomású területe a tenger felől szívja a légtömegeket, azok az első hegylánc előtt megemelkedve, nedvességüket felhőkké sűrűsítik. Ezért az Atlasz külső, tengerpart felőli oldalain gyakori a zivatarképződés és a



felhőzet folytán a kedvezőtlen láthatóság. A gerincen átbukó légréteg így javarészt már felhőmentes, miután a nedvességét már a túloldalon leadta. Így a két hegyvonulat között kevesebb esőre, kedvezőbb időjárásra számíthatunk.

A benzinfeltöltéssel és a csomagolással elég sok idő telik el, úgy, hogy mire elbúcsúzunk és elstartolunk, már 9 óra 40 perc van.

Egyenesen keletnek tartunk. Balról kiterjedt mocsarak maradnak el alattunk, jobbról, előlről közelednek a hegyek. L'Hillilnél elérjük a délről felénk kanyarodó vasutat, s ettől kezdve ezzel együtt haladunk tova. Most már mind a két oldalról közrefognak a hegyek. A völgy azonban szép széles, helyenkint egész medencévé tágul. A vasút mellett elsőrangú műút halad, helyenkint jobbról-balról elágazások csatlakoznak hozzá. A völgyben a kis Chélif folyócska kanyarog ide-oda. Így hát három útitársunk is volt: a vasút, az országút és a folyó. A folyó azonban velünk szembe folyik.

A délelőtti melegedés kezdi éreztetni a hatását, kezd dobálós lenni a levegő. Mielőtt Orleansville városát elérnénk, egy kisebb esőzónán is áthaladunk. Aztán megint süt a Nap. Alattunk hatalmas szántóföldek sárgállanak az agyagos völgyfenéken. Itt-ott egy-egy tanya fehérlik elő. De sokkal ritkábban, mintsem a szántóföldek után várná az ember. A vidék aránylag néptelen. A hegyek lábainál, ahol megszakadnak a szántóföldek, arab kunyhók húzódnak. Jól látszanak az agyagból vert, szabálytalan falak, fehérre meszelve, lapos, terraszos tetővel. Körben a kis udvart fügekaktusz zárja körül áthatolhatatlan sövényként. Ennek a gyümölcse az arabok kedvenc eledele, de európai meg ne kóstolja, mert a mi rózsabogyónkhoz hasonlóan rengeteg apró kis tüske van benne, ezektől egy hét alatt sem lehet a száját megtisztítani.

Amint a hegy lába emelkedőbe kezd, a fátlan völgyfenékkal ellentétben, az oldalakon megjelennek a fák. A sziklák között a pálma nem marad meg, csak a déli fenyő és örökzöld cserjék. Ezer méteren felül a cserjék is elmaradnak s ami talán hihetetlen, az ezerkétszáz méter-



nél magasabb csúcsokat hó fedí. Pedig lent májusi meleg van, lehet vagy 22° C. Ügylátszik, a magassággal itt rohamosabban esik a hőmérséklet, mint a mérsékelt öveken. Kissé fázom is, mert nem számítottam ilyen hidegre s könnyen öltöztem.

Miliana előtt a két hegylánc összezárul. Csak annyi rés marad közöttük, hogy a Chélif át tudjon folyni Médéa felől.

Miliana a sziklás hegyvidék délkeleti lejtőjén épült, még pedig jó magasán. Kanyargó szerpentin-út vezet fel hozzá. Az utcák terraszszerűen egymás fölött helyezkednek el. Cseppet sem néz ki déliesen. Magas fekvésénél fogva valószínűleg az éghajlata is kellemes lehet.

Most hirtelen aláánk rohannak a hegyek. Alig száz méterre vagyunk az 1000 méteres csúcsok fölött. Ugyancsak dobál a szél, előttünk elég párás a levegő. Az ezer fordulóban kígyózó országút északra fordul, míg a vasút egy mély bevágásban velünk együtt Blida felé halad.

Amint túlérünk a hegygerincen, újra látjuk az opálos színű tengert. Leereszkedünk a Mitidja öblös parti síkságra. A Blidai-Atlasz másfélezer métert meghaladó fala körülöleli délről a kis alföldecskét, amelyet a nyugati részeken egy keskeny, alacsony hegylánc zár el közvetlenül a tengertől, ez a hegylánc kiszélesedve hirtelen megszakad s helyet ad az Algiri-öbölnek.

Nem is látni nyugatról a sziklák tövében meghúzódó Algirt, csak amikor Blidát elhagyjuk s kissé a tengerpart felé fordulunk. Gyönyörű látvány: a sötétszürke sziklákon mint a színházi páholyok, egymás fölötti sorokban, félkörben néz le a hófehér város a tágas öböl sötétkék vizére. A vizen sok-sok hajó, a szembe kikanyarodó Cap Matifou őrtornya vigyáz rájuk. A félkör alakú öböl átmérője lehet vagy tizenöt kilométer, úgy hogy egyszerre át lehet innen 500 méter magasból tekinteni az egészet. Milyen szép tiszta a város felett a levegő, milyen ragyogó hófehérek a házak. Nálunk a nagyvárosok a felettük levő por és füst-felhőktől alig látszanak s a kormosszürke falak egy cseppet sem hívogatólag mutogatják magukat a «vastag» levegőn





Megkérdeztem az öreg teherhordót.



A kapun túl van Tripolisz régi arabnegyede.





Tripolisz. Fehérre meszelt agyagfalak nagy összevisszaságban.





Tripolisz. Nincs nagy forgalom s a fekete üzlet-  
tulajdonos jobb híján a talpát sütteti a nappal.



Tripolisz. A citadella ormán látni, ki itt az úr.





Tripolisz. A széles piacon tevehajcsárok várnak fuvarra.



... azután csak homok, végeláthatatlan sárga, líbiai homok  
terül el alattunk.



keresztül. Nálunk a város szürke, rideg kolosszus, fojtogató levegőjéből igyekezzünk menekülni. Itt? Oly szép, barátságos, hívogató, mint egy álmország. Legalább is innen felülről. Lehet azonban, hogy itt is van réme a városnak: a meleg. Ezt már éreztük, amikor a gerincen átkelve, Blidánál lejjebb ereszkedtünk. Nehéz, páratelt levegő. A házak villogó fehér színe itt szükség, a meleg ellen oltalmaz. Mindegy, de szép. Sok várost láttam már a levegőből, de még egyik sem rajzolódott ily élesen ki a környezet színéből, mint Algir.

Visszanézek a hegyekre. A meleg, páratelt légáramlat elérte a hegyek hűvösödő oldalait s köröskörül hatalmas zivatar van kifejlődőben. Az öböl felett azonban még bárányfelhőt sem látni.

A repülőtér vagy 20 km-re a várostól keletre fekszik: Maison Blanche. 12 óra 15 perckor földet ér a Gerle. A hatalmas repülőtéren a repülőtér parancsnoka fogad, majd egy úr lép hozzánk és magyarul üdvözlö bennünket. Kováts Ákos mérnök, már két évtizede él idekint s az itteni, vagy kétszáz főt számláló magyar egyesületnek az elnöke. Még a sajtó számára egy-két képet készítenek rólunk s Kováts mérnök már visz is be kocsiján a városba, hogy minél több időnk legyen a látnivalók megtekintésére, hiszen holnap reggel indulunk tovább. Eredetileg pihenőnapot terveztünk Algirra, de a klagenfurti kényszer-késlekedést igyekezzünk behozni s tegnap is a posta végett elmulasztottuk az iderepülést. Pedig elkelne már egy kis pihenés, mert mióta Veronából elindultunk, nemcsak, hogy pihenőnapot nem tartottunk, hanem az álmainkba is belekiabált a jókedvű farsang, hisz Cannes-től egészen Oranig kísért. Na, majd Tripoliszban tartunk pihenőnapot.

Szép széles beton-úton szalad az autó. Kétoldalt végig agyagos szántóföldek pálmákkal és kaktuszokkal szegve. A város még messze van s mert a gyomrunk már nagyon is delet harangoz, kikötünk egy pálmák árnyékában meghúzódo «csárda» mellett. Francia tulajdonos, francia ételek. Itt már kezdődik a «bárányvilág». De hát az éhes ember nem nagyon válogat.



Étkezés közben Kováts mérnök magyaráz az itteni világról. Minthogy a rendcsinálás francia részről befejezést nyert, a köztársaság teljes erővel a riff-kabil ország modern gyarmatosításához látott. Hihetetlen nagy kiterjedésű területeket fognak művelés alá s így a magyaroknak itt elég otthonias munkakörük adódik. A kalászosok mellett főleg a szőlőtelepítés halad nagy léptekkel. Persze a klímát nem mindenki bírja. Nyáron bizony, különösen a tengerparttól távolabb, éppen a sziklamentes, megművelésre alkalmas területeken, igen nagy a hőség. A tengerpartokon pedig a nagy párateltség a kellemetlen. Nem is beszélve a sok, maláriát tenyésztő mocsaras vidékről. Szóval itt sem gyöngy az élet. Különösen a magyarnak nem az, mert a franciák bizalmatlanok velünk szemben, különösen amióta Olaszország kitüntető barátságban részesít bennünket. Itt ugyan még nem annyira, de Keleten, Tunisz vidékén nagyon sok az olasz s a terjedő Itália nem nagyon elégszik meg a neki jutott terméketlen tripoliszi és kyrenaikai homoksisivataggal. Otthon, Európában talán nem látszik a két nép szembenállása, de itt, ahol a föld számít, ahol a kenyér terem, az olasz lakosság előbb-utóbb követelni fogja a jogait.

A város vagy tizenkét kilométer hosszúságban nyúlik el az öböl nyugati partján. Külső formájában Oranhoz hasonló, de rendezettebb és nagyobb. Az épületeken itt is magas, francia ablakok vannak, s csak az újabb középületek viselik magukon a mór stíl jellegzetességeit. A város keleti része a lapos területek felé erősen épül. A kikötőben élénk a forgalom. A lakosság vegyes, de a bennszülötteket itt inkább a nagyszámú színes katonaság képviseli. Lépten-nyomon látni a piros fezüket.

Az estét Kováts mérnökéknél töltjük el s jó étvágygal fogyasztjuk a Kovátsné magyaros főztjét: paprikás csirkét galuskával. Jólesik a sok idegen koszt után. Örömmünket csak az csökkenti, hogy nem tudjuk a budapesti rádiót fogni, pedig ha most még cigánymuzsika is volna a vacsorához, nem is vennénk észre, hogy majd kétezer kilométer választ el a Tisza partjától. De úgy látszik, közben valahol zivatar lehet, mert csak zúgást és füttyülést



hallani a skála budapesti jelzésén. Aránylag korán lefekszünk, mert holnap hosszú út következik Tuniszig.

*Március 2.* Hét órakor már indulunk ki a repülőtérre. Itt-ott fellegeket látni. Amint a házak közül kiérünk, látjuk, hogy menetirányunkban bizony elég sok felhő van, még pedig néhol igen alacsonyan. Ezért elhatározzuk, hogy nem repülünk leszállás nélkül Tuniszig, hanem a közbenső Setif ain Arnat melletti katonai repülőtéren leszállunk időjárásjelentés kérése végett s egyúttal ott az üzemanyagkészletünket is kiegészítjük. Nem tudhatni, hogy nem kényyszerülünk-e az alacsony felhőzet esetén, hogy az Atlasz gerincei között ide-oda kanyarogjunk. Mert ha igen, akkor fölös mennyiségben kell benzint magunkkal vinni, hogy üzemanyag fogytán valamelyik riff-kabil sejknek ne legyünk a kényszerű vendégei. Már csak azért sem, mert nem tudunk arabul. Igaz, hogy Tibornál van vagy ötféle arab szótár, de hát ki tudja, hogy melyik itt a megfelelő?

Korán kint voltunk a repülőtéren, mégis, mire a motort elindíthatjuk, már tíz óra felé jár az idő. Sok időbe kerül az üzemanyagfeltöltés, s a gép és a magunk okmányainak kezelése. Indulás előtt a repülőtér parancsnoka mosolyogva megemlíti, hogy Párizsból rendeletet kaptak, hogy tartsanak bennünket szemmel, hogy vajjon nem kémkedünk-e az olaszok számára. A rendelet kiadója, jegyzi meg a parancsnok, úgy látszik, nem nagyon ismeri az algiri viszonyokat, hiszen kémnek kaphatnak az olaszok annyi bennszülöttet, amennyit akarnak, nem kell ahhoz, hogy két magyar repülőgéppel idejőjjön. Szóval menetközben az arab törzsektől, amelyeknek «megfékezése» éppen folyamatban van, a repülőtereken pedig a francia hatóságoktól kell tartanunk.

Tibor startol, én majd Setif-től Tuniszig vezetek. Gyöngé hátszelünk van. Alig hagyjuk el a repülőteret, máris 1000 m magas hegyek között vagyunk. A felhőmennyezet vagy 1500 m-en lehet, de több kisebb felhőfoslány úszik alattunk is. Gyöngén szemerkél az eső. Húsz perc múlva Palestrónál elérjük a vasútvonalat, ez csakhamar Bouira felé kissé jobbra tér. Tőlünk balra a «Mounts



de la Grande-Kabylie» és a Djebel 2300 métert meghaladó kopasz sziklái meredeznek az égnek. A csúcsokat azonban nem látjuk, mert belenyúlnak a felhőzetbe. Jobbra valamivel alacsonyabbak a hegyek, és szép láncolatban kissé keresztbe vonulnak útvonalunkon.

Alattunk sok kiszáradt, agyagos, köves patak és folyómeder, ezek csak az esős évszakokban telnek meg vízzel.

Jobbra, amint El Adjiba után elhagyjuk a vasútvonalat, gyönyörű sziklaképződmények mellett haladunk el. Az 1000 m magas hegygerinc alatt valami ötven méterrel, mintha emberi kezek építette kőfal vonulna vagy két kilométer hosszúságban. A fal teteje teljesen vízszintes, a magassága pedig a sziklákhöz igazodva tíz és harminc méter között változik. Valószínűleg hegygyüremlés eredménye. Vagy talán egy kiemelkedett ősrégi tengerpart s a fal a víz csodálatos munkája?

Újból keresztezzük a kígyózó vasútvonalat. Most a Massenaoua 1500 m magas háta kerül elénk. A felhőzet és a hegy között alig van ötven méter köz. Kis záporosóban ezen haladunk keresztül. A csúcsok két oldalra széjjelhúzódnak s alattunk van a széles setifi völgy.

Sidi Emmbarektől az országút mellett haladunk a repülőtér felé. Hatalmas szántóföldek terülnek el a völgyben s egymást érik a falvak. Már megszoktuk a skatulyaszerű, fehérre meszelt agyagházakat, nem nézünk le rájuk kíváncsi szemmel. Az eső is elállott, de a fellegek azért ott vonszolgák felettünk lomha, sötét keblüket.

Másfélórás repülés után leszállunk a Setif Ain Arnat melletti nagy repülőtérre. A tér azonban csak méreteiben nagy s felszerelése mindössze két fahangárból áll. A repülőtér parancsnoka udvariasan fogad. Kint vár már reánk a Shell-cég benzinkészlete is. Kis futó zápor seprí végig a teret. Beszaladunk előle a deszkákból és öreg vashordók hullámlemezeiből hevenyészett «kantin»-ba, ahol egy kis tízórait eszünk. Az első záport hamarosan második is követte.

Még kissé szemerкél az eső, amikor nekilátunk az üzemanyag feltöltésének. Közben megkapjuk az időjárás-jelentést is. Nem valami kedvező: előttünk több zivatar-



zóna vonul a gyöngye északnyugati szélben. Constantine és a tengerparti Bone szintén zivatart jelez. Az előttünk levő 1200—1300 m magas hegycsúcsok pedig végig esőfelhőben vannak. Célpontunkban, Tuniszban azonban derült az idő.

A repülőtér parancsnoka azt ajánlja, hogy ne a tervezett egyenes útvonalat kövessük, hanem térjünk le délre a sóstavak irányába, Ain Beida felé. A tavak egy ezer métert meghaladó magas fennsíkon fekszenek, meleg légtérükben az időjárás és a láthatóság még az esetben is igen jó szokott lenni, ha az északi részeken teljes a felhőzet és eső esik. Tebessánál azután forduljunk északkeletre s a száraz puszták felől közelítsük meg Tuniszt. Ez az ajánlott útirány azonban száz kilométerrel hosszabb, mint a tervezett útvonal. Azonkívül csaknem kizárólag a zavargó arab törzsek lakta terület felett vezet, ami kényszerleszállás esetében nem sok jóval kecsegtet. Mert hátha még sem jobb arrafelé az időjárás, vagy talán még rosszabb, hiszen onnan időjárásjelentés sincs? Hiszen tavasszal az időjárás itt is hirtelen változhat. Na és hátha közben a zivatarak is eloszlanak?

Végeredményben úgy határoztunk, hogy megkíséreljük a tervezett útvonal betartását s ha a helyi zivatarak lehetetlenné tennék helyenkint az átjutást, akkor még mindig van mód a zivatarak megkerülésére.

Egészen kigurultam a repülőtér szélére s úgy startoltam el a széllal szembefordulva. A repülőtér ugyanis 1000 m magasan fekszik a tenger színe fölött s túrára jól megterhelt gépek bizony már érzik az ilyen magasság levegőjének ritkaságát. Szerencsére nem süt a Nap, nincs meleg, ami még további légritkulást okozhatna. A repülőtériek elbeszélése szerint tavaly Guest volt angol légügyi miniszter kis Moth sportgépe oly hosszan startolt, hogy a repülőtér végén elszakította a telefondrótokat. Pedig hát  $1200 \times 1200$  méteres a repülőtér.

12 óra 50 perckor már a levegőben vagyunk. A Gerle oly könnyedén emelkedett el a Földről, mintha az nem is ezer méteren lenne. Nem mondom, amikor befordultam a hátszélbe, kissé közel kerültünk a környező dombok tete-



jéhez. Átrepültünk a kis Setif község felett s a felhők között próbáltunk magunknak helyzetképet alkotni a repülés lehetőségei felől.

Egyelőre nem nagyon látni előre. A magas fennsíkból dombokként kiemelkedő csúcsok tetején rajta ül a felhőzet. Több kisebb esőn megyünk át s utólérjük azt a két kis zivatarocskát, ami a repülőtéren álltunkban szerencsélte-tett már bennünket.

Iránytű szerint haladunk, az országotat és a vasutat meglehetősen jobbra hagyva. Oued Athmenia-nál a fellegek szakadozni kezdenek s a közöttük áttűző napsugárban szivárványívben látjuk Constantine városát. A különös világításban nagyon érdekesen hat a város képe. De nem sokáig gyönyörködhetünk benne, mert egy újabb zivatarfelhő állja el az útunkat s ezért kissé északkeletre, Guelma irányába kell kitérnünk. Számításainkban nem csalatkoztunk, úgy látszik, a zivatarok kezdenek feloszlani. Ez, amit most jobbkézre elhagyunk, a jelentés adásakor még Constantine utcáit mosta, most meg megfogyva, jól látni oldalról, csendesesen halad a biztos pusztulás felé, a puszták irányába, ott pedig szét fog oszlani.

Nemsokára látjuk messze, tőlünk északra Bone-t is. Ott is kitisztult már az ég. Már a mellettünk haladó zivatar elé látunk, amint balra elhagyjuk Felzara mocsaras vizeit. Most kissé délkeletre fordulunk, s Ghardimaounál átrepülve, a Rekba-gerincen már újból a tervezett út-irányban repülünk tova. Souk-el-Arba előtt azonban újabb rossz jelek kezdenek mutatkozni: hatalmas kumuluszfelhők kezdenek előttünk tornyosulni. A lapos plafonjuk 1500 méteren van, de a sapkájuk teteje lehet vagy négyezeren. Csak jégeső ne legyen, mert az ezeken a vidékeken oly heves, hogy a gépre végzetes lehet.

Óvatosan, fojtott motorral siklunk be a felhőóriás alá Figyeljük a felfelé szívó hatását. Rotter Lulu barátunkra gondolok. Mit adna ő, ha motornélküli géppel egy ilyen felhőt elcsíphetne! Mert hát ez a vitorlázó repülő-k vágyainak netovábbja: hatalmas, égbeszökellő, sebes széllel haladó kumulusz-felhő.



Sajnos, gépünk sokkal jobban meg van pakkolva, sem-hogy a felhő légterének emelőhatását jól lehetne érezni. Azért érezni így is. Lehet ugyan, hogy nincs már elég ereje. Vitorlázónyelven szólva «dőglött», hiszen már napnyugta felé jár az idő s nincs már emelkedést tápláló melegedés alatta. A következő kisebb kumulusz alatt hatalmas sas-keselyűvel találkozunk. Szabálytalanul balra tér ki s velünk mitsem törődve, nyugodtan köröz tovább, a földre figyelve, prédára lesve. Tehát mégis csak van még erejük a kumuluszoknak, mert különben a madár nem keresné fel őket. A mozdulatlan szárnyal vitorlázó madarak a legbiztosabb jelei az emelkedő légáramlatoknak.

De most ne csak a keselyűt nézzük, hanem a balkézt fől sorakozó zivatartfelhőket is. Jó lesz sietni, hogy előbb ne érjenek Tuniszba, mint mi.

A sóstavakból eredő Medzserda völgyében majdnem ugyanaz a kép tárul szemünk elé, mint Oran és Algir között: sok, sok szántóföld. Tanyákat azonban alig látni.

A zivatartfelhők sorban elmaradnak mellettünk, s már izzanak is előttünk az alkonyodó Nap fényében Tunisz hófehér házai. A város szélén jól látni a hatalmas, boltozatos pillérekre épített római vízvezetékeket. Mocsaras, lapos vidék észrevétlenül lejt a tuniszi öböl felé. A tengerpart mentén nagykiterjedésű mocsarak csillognak sárga és zöld fényben. A repülőter a városon túl, a tengerparton vezető út mellett van. Az egyik vége katonai hangárokkal és épületekkel határos, előttük kokárdás, olajzöld gépek. Leszállók melléjük. Integetnek a tér túlsó fele felé. Oda-nézek: magános fa-bádogg hangár. Ez hát itt a sportrepülés otthona? Tíz perc múlva öt óra lesz. Egy szerelő és a Shell-cég embere jön hozzánk, majd egy tisztviselő és egy egyen-ruhás finánc.

A tisztviselő nagy hangon utasítást ad a fináncnak, hogy az egész gépet tüzetesen nézze át s kér, hogy a gépből minden csomagot rakjunk ki. Kissé furcsának találjuk a szigorú fellépést, de azért mosolygunk, amikor a finánc még a termoszpalackunkat is megnézi. hogy belül nem titkos — fényképező gép-e? Majd az útleveleinket kéri s kifogá-



solják, hogy miért nincs az Algirban lepecsételve. Felvilágosítjuk, hogy erről mi nem tehetünk, hiszen senki sem kérte tőlünk Algirban az útlevelet. Most már mi is a türelmünk határán vagyunk, amikor a tisztviselő kijelenti, hogy az útlevelünket egyelőre nem adja vissza. Tibor kérdőre vonja, hogy mi alapon teszi ezt, hiszen ő vámtisztviselő. Erre aztán a barátunk valami csillagfélet mutat a kabátja hajtókája mögött, mint ahogy azt a cowboy-filmeken látjuk a seriffnél. Tehát, magatartása után is ítélve, úgy látszik, ő itt — szigurancafőnök. Eszünkbe jut az algiri repülőtér parancsnokának említése a párizsi rendeletről.

Közben hozzánk jön egy civilruhás úr és bemutatkozik, hogy ő a repülőtér parancsnoka. Tibor előadja, hogy nem tudjuk mire vélni a rendőrtisztviselő eljárását. A parancsnok azt válaszolja, hogy azért vagyunk gyanúsak, mert az algiri startjelentés időpontja szerint nekünk már több mint két órája itt kellene lennünk. Persze, így azt hiszik, hogy mi ide-oda barangolva, az összes algiri erődöket lefényképeztük. Hát miért nem szólottak mindjárt, hogy itt a baj? A bordkönyvvél, s benne a setifi pecséttel igazoljuk, hogy a kérdéses időt a setifi repülőtéren töltöttük, amiről ők nem tudtak, mert abban a hiszemben voltak, hogy mi leszállás nélkül jöttünk Algirból. Így aztán megenyhültek a kedélyek, de útleveleinket mégsem kaptuk vissza, azzal a megokolással, hogy majd telefonon még utánunk érdeklődnek Algirban. Hát érdeklődjenek.

Megkezdjük a visszarakodást. Elég hosszú nóta, mert hiszen sok felszerelési tárgyunk szinte véglegesen be volt a gépbe rakva. Amint a gyógyszeres táska kerül a kezembe, eszembe jut dr. Tóth Károly barátom tanácsa, hogy amint mocsaras vidékre érkezünk, kezdjük el előre a kininszedést, ne várjuk meg, míg előszed bennünket a malária. Így hát mindjárt, mielőtt a gyógyszeretáskát visszaraknám a gépbe, az eseményekhez illő keserű ábrázattal beszédünk 1—1 gramm kinint. Silány eledel, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy reggel 6 óra óta, leszámítva a kis setifi tízórait, még semmit sem ettünk.



Most pedig már a nap is lement. Ha már itt a benzines, feltöltjük holnapra az üzemanyagot is s aztán megyünk be a városba. Mire beérünk, a kinin teljesen leszedett a lábunkról, a szobánkban csak úgy támolýgunk előre-hátra. Persze nem lett volna szabad éhgyomorra bevenni. De hát ki gondolt arra, hogy este hétkor még éhgyomorra van az ember? Így aztán az annyira áhított vacsora sem nagyon ízlik. El is határoztuk, hogy ez volt az úton az első kinin, de egyúttal az utolsó is!

### **Északafrika homokos partjain.**

*Március 3.* Reggeli után a Shell-társaság kocsiján egy kis sétakocsikázásra megyünk, hogy, ha futtában is, de lássunk valamit Tuniszból.

Kezdjük észrevenni, hogy Afrikában vagyunk. Oran és Algir, legalább is a belvárosi részekből nézve, déli franciaországi városoknak tetszenek. Francia házak, francia szó mindenfelé, az utcákon csak itt-ott ténfereg egy-két arab, de ezek is félig-meddig európai viseletben. Tunisz egészen más. Itt már az arab lakosság dominál. Mindenfelé arab feliratok s a fehér burnuszoktól, piros fezekektől tarka az utca. Nem mondom, a középületek, nagyobb szállók, üzletek európaiak, de a Francia kapun túl már a fehér meszelt falak következnek, szűk, kanyargó, ablak nélküli utcákkal, lapos, terraszos tetőkkel, fátyolozott asszonyokkal. S ami elmaradhatatlan, sok utcasarki kávé mérésel. Tunisz már igazi dél, vagy kelet, helyesebben: Afrika.

Nem sok időnk van, s így sietve haladunk ki a széles betonúton a repülőtérre. A város nem ér ki a tengerpartig, tőle egy mocsaras, iszapos tó választja el, ennek a vize azonban a védtöltéseken keresztül is összeköttetésben van a tengerrel. Így azután soha ki nem szárad s rossz, tengeri-iszapszagú levegőjével megfekszi a várost. Rajta túl vannak valahol, kint a parti kiszögellésen Karthago romjai. Sajnos, oda már nincs időnk kimenni, sőt még csak levegőből sem nézhetjük meg, mert az erődített kikötőben tilalmi



zónába esik. Különben sem csinálhatnánk róla légi felvételt, mert itt ezek a francia fináncok alaposan átkötik és leólmazzák a fényképezőgépet. Nem úgy, mint az osztrákok Klagenfurtban, vagy a kedélyes spanyolok.

Amint jobbra fordulunk a repülőtér felé, arab, mohamedán temető mellett vezet el az utunk. Magas, fehér fal veszi körül a fátlan sirokat s a fehér emlékkövek némán néznek Kelet felé. A gyász itt fehér.

Túl kell menni a repülőtérre, ki a hidroplánállomásra. A szárazföldi repülőtérre ugyanis nincs légiforgalmi állomás, csak katonai alakulatok. Tunisz az európai légihálózatba Olasz- és Franciaország felé hidroplánokkal kapcsolódik be. A belföld felé nincs rendszeres légihálózat. Így a vám- és útlevelezés is a közeli hidroplánállomáson történik. Jó sokáig eltart, amíg megkapjuk útleveleinket és papirosainkat s megint gyanakvó szemmel néznek, amikor a nemzetiszínű szalagomat odaadom azzal a kéréssel, hogy nyomják rá a repülőtér bélyegzőjét. Persze, a piros-fehérezöld színt olasznak tudják s nem nagyon hiszik, látni rajtuk, hogy ez a mi színünk is. Ugyanis két egy-egy méter hosszú széles nemzeti szín szalagot viszek magammal s minden repülőtérre sorba ráüktetem a pecsétet. Emlék lesz az útról.

Dél felé jár, mire megadják a startengedélyt. A történetek után nem sok kedvünk van a következő tervezett állomáshelyünkön a ,kis Szirtisz-öbölben fekvő Gabesben le szállani, mert még az is francia terület, meg azután Tibor hollandus barátja rémhíreket mesélt az ottani »legjobb« vendéglő kosztjáról. Így hát elhatároztuk, hogy ha csak lehet, nem szállunk le Gabesban, hanem leszállás nélkül Tripoliszig repülünk s ott egy pihenőnapot tartunk. Persze ennek az a feltétele, hogy három óra alatt Gabesig tudjunk jutni, ami az időjárásjelentésben szerepelő délkeleti, tehát oldal-ellenszél következtében nem egészen bizonyos. Mindenesetre megpróbáljuk.

Tibor vezet, én tájékozódok. Start után átvágunk a város és a tenger közötti iszapos, vízenyős terület felett. Két töltés között keskeny, kotrott csatorna vezet rajta



keresztül a kisebb hajók számára a város széléhez. Fölül jól látni, hogy alig van benne víz, inkább iszappal van tele. Olyan, mint a mi Fertő-tavunk. Erősen kell emelkedni, mert közel előttünk fekszik útvonalunk utolsó afrikai hegye, az 1298 m magas Zaghouan hegység. Nagyokat dob rajtunk a szél, amint a kettős csúcsa között áthaladunk. Amint túl vagyunk a tetőn, előttünk ellaposodik a vidék. Csak jobbra van még egy magasabb vonulat, az 1370 m magas Serdj. Előttünk és balra, a tenger felé alföldbe megy át a vidék. Kissé borús az idő. De nem felhők okozzák, hanem inkább a magasra emelkedett erős párázat.

A tengerpart messze elkanyarodik balra, Sousse felé, úgyhogy már nem is látni. Alattunk kopár, kietlen vidék. Nem kopasz homok, hanem gyéren füves pusztaság. Néhol szántóföldek vannak végükben kis tanyákkal vagy félig a földbevált kunyhókkal. Alacsonyan repülünk s jól látjuk, hogy alattunk a szemek az égre merednek. A karavánút tőlünk valamelyest nyugatra halad, nagyjából velünk párhuzamosan.

Nagy, négyszögletes idomok rajzolódnak ki a gyér gyepen. Elhagyott szántóföldek. Úgy látszik, most van meghódítás alatt ez a sívár pusztaság, de a természet nem egykönnyen adja meg magát. Valószínűleg mezőgazdasági szempontból ez a vidék nem oly fontos és nem olyan jó, mint az esőben nem ennyire szűkölködő Atlasz völgyei.

Egy óra alatt elérjük a Sebkra Kelbia sóstavat, majd ezt balra hagyva felfehérlik előttünk Kairouan városa. A karavánút jobbról mellénk szegődik, majd baloldaltól vasútvonalat látunk jönni keletről, a tenger felől.

Kairouan nem nagy város, de még ma is fontos szerepe van a mohamedán hitéletben. Északafrika Mekkájának nevezhetjük. Alig háromszáz méteren repülünk keresztül a város felett. Jól látni mindent. Még csak véletlenül sem ötlük szembe európai szabású ház. Csupa keleti forma, négyszögletes kockákból összerakott épületcsoportok, teraszos vagy félgömbalakú tetőkkel. Fehérre van meszelve az egész város. Keskeny, sok helyen gyékénnyel befedett utcák, tágas piactérrel. A fehér burnuszok egy percre meg-



állanak. Most ott lent mindenki bennünket néz. Mi pedig mintha mese, vagy álom volna, az ezeregyéjszaka bűvös szőnyegén suhanunk tova. A karcsú minarek, a várost szegő fehér falak, az agyagból vert fehér kupolák gyorsan elmaradnak mögöttünk.

Nyugatra nézek. A hegyek mindjobban elmaradoznak. Már csak itt-ott kéklenek keresztül a párás levegőn. Most aztán búcsút vehetünk a hegyektől. Volt belőlük éppen elég részünk, hiszen a magyart határtól kezdve állandó kísérőink voltak, leszámítva a Pó-síkságot és a Lioni-öböl partvidékét. Huszonkét és fél órát repültünk eddig hegyes vidéken. Vajjon Hannibál, aki Milánótól kezdve csaknem ugyan-  
ezt az utat tette meg, de ellenkező irányban, mennyi idő alatt járta be katonáival ezeket a hegyeket, völgyeket és sziklás partokat? Az idősebb emberek, akiknek még mindig újdonság a repülés, akik nem születtek bele abba, hogy a levegő is az ember birtokában van, nem nagyon értik, hogy, hogy lehetnek a mai fiatalok annyira vakmerőek és könnyelműek, hogy rá merik bízni az életüket egy olyan járműre, amelyik sehol sincsen gerendákkal alátámasztva. Pedig ha így, a mi módunkon végignézték volna a havas, síkos sziklákat, szakadékokat, a nap tüzeiben izzó, perzselő pusztákat, alighanem belátnák, hogy mennyivel több elszántság, kitartás és akarat kellett és mily temérdek emberáldozatot követelt elefántokkal átmenni innen Karthagóból Itáliába.

A láthatóság kezd javulni, a tájékozódás tehát könnyebben fog menni. Azaz csak menne. Ugyanis a térképen bizonytalan pontozott vonallal három karavánút van bejelölve. Mind a három Kairouanból kiindulva délre tart, majd az egyik balra Sfax felé, a másik kissé jobbra a sivatag, illetve a nagy sós tavak felé tér el. A valóságban azonban se szeri, se száma a délre húzódó tevecsapásoknak. Mert bizony a karavánutak nincsenek semmiféle irányjelzéssel ellátva s a sötét éjjeleken csak a csillag vezeti a sivatagok és a puszták vándorait. Csoda-e hát, ha a teve nem mindig a már kitaposott nyomon halad? Az iránytűre bízunk hát magunkat.

Csaknem teljesen lakatlan vidék fölött megyünk el.



Alig látni negyedóránként egy-egy kunyhót, kis megmunkált földecske mellett. Jártatom a szemem minden irányba s állandóan figyelemmel tartom, hogy merre láttam az utolsó kunyhót, hogy ha kényszerleszállásra kerül a sor, tudjuk, merre találhatunk legközelebb segítséget. Mert ahol nincs kunyhó, ott csak a tevecsapásoktól csíkozott homokos puszta egyhangú képe tárul elénk.

A velünk tartó tevecsapások kezdenek összetartani és sorban csatlakoznak egymáshoz. Mire a kis Sebkret sós víztükre felcsillan előttünk, egyetlen széles úttá egyesülnek a csapások. Persze a kis tó a karavánoknak is jó támpont a tájékozódáshoz, nemcsak nekünk.

Amint a tavat elhagyjuk, nemsokára kezd baloldról a tengerpart csipkés széle látszani. Most fog eldőlni, hogy el tudjuk-e három óra alatt érni Gabest, vagy sem. Végre kisebb községek tűnnek fel s amit az egyformán üres, támpont nélküli pusztában nem lehetett megtenni, pontosan megállapítom a helyünket. La Skhirránál elérjük a tengerpartot, s hogy az úton rövidítsünk, a keletre fordulásban kimegyünk a tenger fölé. Alattunk a Kis Szirtisz-öböl. Kint a tenger felett már süt a Nap is és nemsokára a napsütésben felcsillannak Gabes fehér házai. A városnak jóformán csak a körvonalaít, igazi «madártávlatból» látjuk, mert a partoktól lehetünk vagy tíz kilométerre s még hozzá nem is vagyunk magasabban, mint ötszáz méter, hogy a nagyobb magasságok erősebb, bennünket oldalbakapó szele ne nagyon késleltessen. Két óra ötven perc alatt elértük Gabest, tehát mehetünk tovább leszállás nélkül Tripolisz felé, annyival is inkább, mert most már keletre fordulva, a délnyugati szél segíteni fog bennünket.

Gabes után a fű is eltűnik s a földön úrrá lesz a homok. A délutáni napsütésben narancsszínben terül el alattunk, mint valami megdermedt tenger. Az apró dűnék mint valami hullámsor csíkozzák be lila árnyékukkal a veres-sárga homoktengert.

A közvetlenül a parthoz csatlakozó Djerba-szigetet jobbról hagyjuk s jókora öböl felett repülünk keresztül. Azután megint homok következik, majd homokos posvány.



Az ilyen homokos, sós iszappal teli tavak valami furcsa érzést váltanak ki a felette elrepülőből. A tenger, a víz, az valami más, abban ha reá le kell szállani, lehet úszni a part felé. De ez az iszap? Ebben biztos tehetetlen vergődés, elmerülés vár. Színe is visszataszító, kékből és okkerben játszik. Fellelegzünk, amikor vagy tíz perc múlva a partjához érünk.

A part fölött haladunk. Kissé jobbra döntöm a gépet, hogy a törzsben levő tartányból az utolsó cseppig kirepülhessük a benzint s csak amikor a motor fuldokolni kezd, kapcsolok át a szárnytankokra.

Hatalmas beton négyzetlap: A francia-olasz határ. Kissé megkönnyebbülve lélegezünk fel. Itt már, ha nem is vagyunk otthon, de tudjuk, szívesen látott vendégek leszünk.

Kis, pálmás oázisok következnek. A fák között csak egy-két kunyhó és sátor húzódik meg. De mégis csak emberek. A parton végig karavánút halad. Majd kezdenek a pálmák sűrűsödni. Érdekes, ha csak egy-két pálma áll a sárga homokon, az innen a levegőből feketének látszik s csak ha elég sűrűen és nagyobb számmal vannak, látszanak zöldnek.

A part kezd balra ívelni s úgy látszik, hogy agyagos talaj váltja fel a homokot, mert a fű is megjelenik, még pedig minden átmenet nélkül, erős, dús éltető zöld színben. Ez a talaj tette tehát lehetővé, hogy a víz- és a homoktenger közepén már az ókorban megalapulhasson Tripolisz városa. Már látni is a parti kiugráson a fehérülő házakat, amint egészen a városig erő, köröskörül elterülő pálmaerdőkből kivillannak.

Tripolisz kisebb még Tunisznál is, de még annál is arababb. Fölülről szép mór-stílusú villákat pillantunk meg a pálmák között. Van azonban közöttük éppen elég arab viskó is. Egy kört írunk le a város felett s túlrepülünk rajta a repülőtér felé.

Fölülről nem valami biztatóan néz ki a tér. Kicsi, az egyik fele mintha erős sással volna benőve, tehát lehet, hogy vizes, a másik fele sárga homok. Nagy vigyázva öt



óra után öt perccel, tehát öt és egynegyed órás repülés után 680 kilométert hagyva a hátunk mögött, leszállunk.

A repülőtér parancsnoka és a tisztikar kitüntető szívéllyeséggel fogadnak. De kint van, mint mindenütt az érkezésünkre, a Shell-cég képviselője s több újságíró is. Kedélyes feketézés után a parancsnok meginvitál, hogy az autóján beviessen a városba.

Elsőrangú betonúton szalad a kocsink a pálmaligeten keresztül. Furcsa ellentétek: Velünk szembe arabok jönnek teveháton vagy számaron. Jobban szemügyre veszem a pálmaerdőt. Bizony, elég ritka ahhoz, hogy a fák tetejére kényszerleszállani lehetne, ahhoz ellenben sűrű, hogy vagy ez, vagy az a szárny neki ne vágódna egy-egy sudár pálmatorzsnek. Az utat sok helyen agyagból vert kerítés határolja, mögötte a szokásos meszelt falú, kupolás tetejű házak. Érdekesekek az épített kávájú kutak.

A pálmák között sok sátort látunk. A barna, teveszőrből szövött sátorlapokat nem mindjárt veszi észre a siető autóból a szem. Beduinok tanyáznak a sátrak alatt. A puszták fiai nincsenek hozzászokva a falak közötti lakáshoz. Ha a városba veti is őket a szerencse, nem laknak bent, hanem kint tanyáznak a város körül. Hosszú, sovány, szikár emberek. Szennyes burnuszukból jóformán csak két vékony lábaszáruk és villogó szemük látszik ki. Hiába, azért itt is terjed a civilizáció: Némelyikük biciklin jön velünk szemközt.

Beérünk a városba. Az utcán össze-vissza csatangoló arabok gyorsan térnek ki a katonai koci elől. A városban egyszerre megcsap bennünket a meleg. Itt már a mi foglmaink szerint nyár dereka van. A szállodában a meleg ellen megrohamozzuk a fürdőkádat, s tudva, hogy holnap nem repülünk, pihenőnapot tartunk, átadjuk magunkat a gondtalanságnak. Nem kell a holnapi útvonal térképeit tanulmányozni, nem kell számítani, hogy a maradék benzinhoz és olajhoz mennyit kell hozzátölteni. Nincs semmi feladatunk, csak még a hozott postát kell átadni a postahivatalnak.

*Március 4.* Jóformán még csak pirkad, amikor éles kiabálásra ébrednek fel.



— Teavíz, teavíz!

Legalább is így hallatszik. Ablakunk a főtérre néz s lent a rikkancsok kínálgatják így a friss lapot. Most már nem érdemes tovább aludni, használjuk ki az időt, nézzük meg alaposan — amennyire egy nap alatt csak lehet — Tripoliszt.

Lent a téren már kezdődik az élet. A kövezetet javítják s akár csak otthon, Pesten, fel van túrva az egész térség. Már indul is munkájára a gőzhenger, hogy a sivatagi homok fölött a «modern élet táptalaját», a kőburkolatot símára egyengesse.

Mert nagy munka folyik a városban. Ezt már az első percben látni, amint kilépünk az utcára. Egy hét múlva nyílik meg a tripoliszi árumintavásár s akkorra mindennek a helyén kell lenni.

A felbontott kövezetek között a sarki kávé mérés előtt üldögélő arabok tömegein haladunk át. Már korán megkezdték napi főfoglalkozásukat: Isszák a feketéket.

Érdekes emberek. Otthon az arab elnevezés alatt szikár, szakállas, sasorrú népfajt értünk. A valóságban azonban oly nagy a keveredés a négerekkel, hogy a két faj összes átmeneti jellegeivel találkozunk.

Vajjon milyen szemmel nézik ezek a fehér ember zakatoló, gyorsan dolgozó gépeit, munkáját? Vajjon azelőtt is ilyen magukelé néző semmittevással, kávézással töltötték-e az idejüket, mikor még nem az olaszok voltak itt a parancsolók? Vagy csak most torpant meg a tette rejük, amióta látják, hogy a fehér ember gépei feltartóztathatatlanul mindent letipornak, mindent lehengetnek? Jó volna belelátni tudni ezekbe a filozofálásra hajlamos keleti lelkekbe.

Kiérünk a tengerpartra. A hullámokat rácsos tetejű kőfalak állítják meg a parton, olyan ez, mint otthon a Duna budai kőpartja. A széles parti sétányt szabályos beosztásban sudár növésű pálmák szegélyezik. Pedig ezek a fák jó húsz-harminc évesek lehetnek, tehát öregebbek, mint az itteni olasz uralom. Még az arabok ültették volna ezeket ilyen szép sorba? Amint arrébb megyünk a régi parti erőd felé, megoldódik a rejtély: Egy csoport arab munkás vezény-





Mi akarsz lenni, Ali? Biztosan pilóta!



Tripolisz. Belsőszülött katonák starthoz viszik a «Gerlét».





A «Gerle» fekete őreivel kint a Szahara szélén.



Mint mindenütt, a sivatagban is gyerekhad lepi el a leszállott gépet.





Most mi nézünk le az «évezredekre».



Cheops piramisa és a «Gerle» szárnyai.





Ma lártávlatból bámuljuk a mult hatalmas alkotásait. Előtérben Cheops piramisa, előtte az ásások eredményei.



szóra húzza egy emelőcsiga láncait, amellyel oszlopok segítségével éppen egy szép példány pálmát emelnek be a megásott gödörbe, hogy a pálmasetány következő tagja legyen. Ügylátszik, a pálmákat tekintet nélkül a korukra, át lehet ültetni.

A sétány mellett szép mórstílusú épületek húzódnak végig. Az olaszok nem akarnak Afrikából Európát csinálni. Afrika itt megmarad az eredetiségében, csak a kultúra eszközei európaiak.

Felsétálunk a parkozott régi parti erődbe. Szép kilátás nyílik belőle a tengerre. A tenger libiai partjai végig elég sekélyek és zátonyosak s jóformán csak itt, Tripolisznál közelíthető meg biztonságosan a part, azért is alapult itt kikötőváros. Azt különben a levegőből is láttuk, hogy mennyi zátony leselkedik a part közelében s hogy a fövényes, tengeri növényzetben gazdag sekély parti víz mily messze benyúlik a tengerbe.

A másik oldalon az arab és a zsidó negyedre látni rá. Zeg-zugos szűk utcák, síma, meszelt falak, lapos terraszos, vagy félgömbalakú kupolás tetők sorakoznak szorosan egymás mellé. Itt-ott karcsú keleti tornyok, mint valami óriási gyertyák, nyúlnak az égnek. A szűk lépcsőn lesétálunk ide, hogy közelebről is megnézzük ezt az idegen világot.

Az utcák legtöbbje alig két-három méter széles. A szemközti falakat elég sűrűn falszélességnyi boltívek kötik össze. Nyáron a nap ellen ezekre gyékényt lehet teríteni. Seholy sem látni a földszinten ablakot. Ezek az emeleten húzódnak meg, de még ott is sűrű farács borítja valamennyit.

Az utcán alig látni férfiakat. Annál több nőt. A szomszédasszonyok egy csoportban ülnek a ház bejáratánál, az ajtóban s élénken társalognak. Közeledtünkre azonban, mint a kámfor, elpárolognak, ki-ki a maga szűk udvarára. De amint visszanézünk, látjuk, hogy lesnek utánunk az ajtóhasadékon. A zsidó asszonyok valamivel szabadabbak. Némelyik éppen hogy csak behúzódik a kapualjba. Persze Mózes a tízparancsolat megszegőinek csak a túlvilágra helyez kilátásba kellemetlenségeket. Mohamed azonban



sokkal szigorúbb erkölcscsősz, nagyon sok jogot ad a megtorlásra a férjnek már itt a földön is. Két elég szép zsidólány egy vén banya társaságában, aki úgy látszik még biztatja is őket, magyaros csizmáink láttán viháncol a két idegen effendi előtt. Itt az alkalom, gyorsan, lefényképezni őket. De amint rájuk fogom a gépet, sikítózva beszaladnak a kapun. Na, ilyesmit, úgy látszik, még sem olyan könnyű itt elkövetni.

Az egyik ház oldalában, félig pinceként bolthajtás tártong, bent kemence, s a barna péklegények, derékig az utca szintje alatt állva, húzzák is ki a hosszúnyelű lapátokkal a friss, szép, kerek, omlós, fehér cipókat s lerakják a kirakatba — a járdára terített zsákra az egészset. Már jönnek is érette a vevők: Öreg, papucsban csoszogó arabok, valamikor fehérszínű burnuszbba burkolt, kendővel a szemük alatt átkötött nők. Természetesen a csaknem meztelen gyerekhad élénk zsvajgással kíséri az üzleti életet. Odébb egy négerbe oltott arab árus a falba vert szegekre akasztott áru mellett ül. Talpait sütteti a nappal, oly mozdulatlan-sággal, mintha a szemrebbenésért is adót kellene fizetni.

Néhol belátni a nyitott kis kapun. Szűk, körülépített udvar. A magas falak között csak felülről kap világosságot. Levegőt azonban alighanem még onnan sem. A falak legtöbbje belülről kékre vagy zöldre van festve, a róluk visszaverődő fény különös színt ad az árnyékos udvaroknak.

Keskeny üzleti utcába érünk. Kétoldalt bolthajtásos helyiségek ásítanak minden elválasztó fal vagy korlát nélkül a vásároló tömegre. Otthon talán odunak lehetne nevezni. A papucsos itt készíti a divatos lábbeliket, itt az üzletben szövik az évszázadok változatlan eszközei a tarka futószőnyeget. A gyáripar itt ismeretlen, a kereskedő maga az előállító is egyszemélyben. Az élelmiszeres üzletek előtt gyorsan haladunk tova, mert kellemetlen a sok, melegtől romlásnak indult étel és gyümölcs szaga. Különösen, ahol a levegő nem járhatja a szűk helyiségeket, hamar romlásnak indulhat a nagy melegben minden. Itt azonban erre nem sokat adhatnak, mert ugyancsak népes az utca.



Végre áttülekedünk s a délnyugatra kanyarodó tengerparthoz érünk. Teli tüdővel szívjuk a friss tengeri levegőt. Hiába, még nem szoktuk meg az utcák túlságosan «keleti» légkörét.

Kupolás, kápolnaszerű épület. Előtte piros fezes bennszülött katona áll őrt. A hősi halottak emlékműve. Bemegegyünk a kupola alá, majd onnan keskeny lépcsőn egy tágas, kriptaszerű helyiségbe ereszkedünk alá. Körös-körül a falon széles háromszínű szalagok lógnak, a világháborúban hősi halált halt tripoliszi katonák neveivel. Piros-fehér-zöld a szalagok színe, de az egész beállítás és környezet annyira idegen, hogy még csak véletlenül sem tűnik fel magyaroknak. Kimenet vendégeknyvet tesznek elénk s beleírjuk a nevünket.

A régi városrészt falak közé szorított földsánc veszi körül. Emeletmagasságban megyünk rajta végig a város peremén. Néhol egész jól belátni az udvarokra is és érdekes a sok égneke meredő, tetőnélküli fal. Hiába, a mi szemünk a bogárhátú házakat szokta meg.

Délután még a postára kell menni a további küldemények átvétele tárgyában. Elég sok levelezőlapot viszünk innen, a posta vezetősége és tisztikara külön üdvözlőlevelet küld a budapesti kartársaknak. Este korán fekszünk, mert holnap hosszú út vár reánk.

*Március 5.* Reggel a repülőtérparancsnok értünk küldött egy autót, ezen robogunk ki a repülőtérre. Érkezésünkre a bennszülött legénység már tolja is ki a hatalmas betonhangárok egyikéből a Gerlét. Tegnapelőtt úgy eltelt az idő a barátságos fogadtatással s utána már szaladt is velünk a kocsiban a városba, hogy nem nagyon néztünk szét a repülőtéren. Pedig érdemes megnézni a modern berendezésű hangárokat. A parancsnok mentegeti magát a tér szűk és egyenetlen volta miatt s a nádason túl az agyagos homokhalmokra mutat, ezt a repülőtér mellett a mocsaras terület feltöltésére kotorták ki a tengerből, hogy a szárazföldi repülőtér megnehezebbítsék s a kotrással a vízirepülőtér egyenletes mélységét is biztosítsák. A munka gyors iramban halad s valószínűleg a következő évben már minő-



ségben és méreteiben is korszerű repülőtér várja a pilótákat Tripoliszban.

Százharminc liter benzint veszünk fel Shelléktől, s már startolunk is a következő állomásunk, Syrte felé, Tripolisztól keletre, a tengerpart mentén 410 kilométerre messze.

Könnyedén emelkedett fel a Gerle a szűk, egyenlőtlen repülőtérrel s hamar elmaradtak mögötte a búcsút intő olaszok.

Igyekezünk kényelmesen elhelyezkedni az üléseken, mert ma és holnap igen hosszú út áll előttünk. A mai napra Ben Ghasi-ig 940 km, a holnapi napra onnan tovább, Kairóig 1235 km jut, közben egy-egy leszállással Syrteben, illetőleg El Solumban, ott azonban nem szeretnénk éjszákázni, mert nincs hangár, sem szálloda.

Hamarosan elmarad mögöttünk a pálmaerdő s a homok kiterjeszti birodalmát egészen a partrafutó hullámokig. Csak a sekély parti vízben van valami tengeri növényzet, jól látni, amint belepi a barna, víz alatt rejtőző zátonyokat és sziklákat.

Homs után még megnézzük a régi római erőd romjait. A fehér, karcsú oszlopok már messziről jelzik, s búcsút veszünk egyelőre a tengerrel. Kissé jobbra fordulva nekivágunk a homoktengernek, hogy a kikanyarodó tengerpart mellőzésével légvonalban haladjunk Hissa irányába.

Jobbra nézek, dél felé. A szem szinte védelmet keres, oly messzire ellátni. Száz vagy kétszáz kilométerre? Nem lehet megállapítani, mert nincs semmi földrajzi támpont, csak a dűnék végtelenbe vesző hullámainak sora, de méreteik annyira különbözők, hogy azok után a távolságot az ilyen látványhoz hozzá nem szokott szemünkkel nem tudjuk felbecsülni. A levegőnek a száraz homok felett alig van páratartalma s így nincs, ami a látást elhomályosítaná. Van időnk bőven az ismeretlen látványban gyönyörködni, nem köti le figyelmünket a tájékozódás. Ugyanis bárról, ha el is távolodtunk tőle, mégis jól látni a tengerpart vonulatát, ezt összeegyeztetve az iránytű állásával, a tájékozódás nagyon könnyen megy. Nem lehet betűkbe önteni, mint olvad



egybe a végetelenségben látszó láthatáron a narancsszínű homok a rózsaszínben játszó égboltperemmel, hogy azután egymástól eltávolodva, felettünk kék, alattunk sárgásszürke káprázat zárjon körül. Balról, a tenger felé már más a kép. A láthatárt ott a tenger foglalja el, s szürkés páráréteggel elfedi a szemünk elől. Nevetni kell, hogy az ég, a sivatag és a tenger végtelen méretei között is milyen büszkén berzenkedik kis motorunk. Milyen magasan vagyunk? A magasságmérőt meg kell nézni, mert a magasság megítélésben amúgy jártas szemünk itt felmondja a szolgálatot. Nincs semmi megszokott méret, ház, út, vagy legalább fa, aminek látszólagos nagysága után a magasságot megítélhetnénk. Mi ehhez a végtelenséghez képest a mi rónánk, ahol a szem csak megakad egy-egy fában, toronyban s az égen bodor felhők teszik változatossá a színeket. Itt azonban csak három elem van, minden zavaró kis részlet nélkül: ég, homok és tenger. És még hozzá mindezt kétszáz méterről nézve, ahonnan a szem szörnyű méreteken tudja átölelni a három elem birodalmát.

Előre eddig nem nagyon lehetett nézni, mert szembe-sütött a reggeli Nap. Most azonban, hogy a felső szárny árnyékot vet reánk, előre is több figyelemmel nézünk. Balról a tengerpart kezd visszafordulni hozzánk. Előttünk pedig hatalmas fehér foltok tűnnek fel: A térképen jelzett sóstavak; ezeknek egybeolvadó szélei a tengerparttól nem messze háromszor akkora méretben nyúlnak el, mint a Balaton. De csak fehér foltokat látunk, víz nem csillog sehol sem. Amint elérjük a tavakat, látjuk, hogy a víz helyét keményre száradt, homokos iszap foglalja el, s a szélről ide-oda separt kikristályosodott só fedí oly vékony rétegben, hogy azt a látszatot kelti, mintha alattunk hófúvásban álló, befagyott iszaptenger lenne. Most, hogy fölötte vagyunk, látjuk, hogy itt-ott a víz sötétre áztatja a sárga iszapot s helyenkint át is üt a fehéres rétegen. Most csak háromszázötven méter magasan vagyunk. Egyszer csak egy különös kép ragadja meg a figyelmemet: Mint a beszakadt vastag jégréteg, hirtelen vége a száradt iszapnak s alatta alig egy-két méterre megcsillan a sós, vizes



iszap. Jobbról két csapás vezet felénk, csaknem alattunk egyesül a két taposott út s balra folytatódik Hissa felé. A tevecsapás milyen keskeny itten, nem mint a többi karavánutakon, ahol két nyom ritkán fedi egymást. Persze a járt, kipróbált utat elhagyni nem tanácsos. Vajjon éjszaka neki mernek-e vágni ennek az útnak? Ha itt most felmondaná a motor a szolgálatot s kényszerülnénk leszállani?

Mint a rossz álom után az ébredés, oly jól esik a tudat hogy már túl vagyunk rajta s elértük a tengerpartot. Keressük a térképünkön bejelölt helységeket, de nem találunk semmit. Pedig itt 1 : 1.500.000 léptékű kis térképpel repülünk, ami ezen fel van tüntetve, annak a valóságban is jelentős valaminek kell lennie. Kis félköröcskék vannak a térképen berajzolva, hangzatos keleti nevekkel, a valóságban azonban csak itt-ott látni egy-egy odúnagyságú agyagkunyhót vagy barna beduinsátrat. (Később megtudtuk, hogy a kis félkörök nem helységet, hanem kutakat, forrásokat jelentenek, azonban csak az esős időszakban van bennük víz. A sátoros pásztornépek ilyenkor itt verik fel sátrukat. Amint a száraz időszak beköszönt, a víz elapad s a beduinok felszedik a sátorfákat, odébb hajtja őket a szomszomság a vízben «gazdagabb» kutak felé!)

Nagy, símára lapátolt, szabályos négyzetalakú terület felett haladunk el. Mesterségesen létesített kényszerleszálló hely. Az olaszok ugyanis forgalmi járatot tartanak fenn Tripolisz és Bengasi között s minden kétszáz kilométerre kényszerleszálló helyet létesítettek. Így, ha az indulóhely rádiójelentése szerint elindult gép idejében meg nem érkezik, azt elsősorban a kényszerleszállóhelyek vonalán keresik a segélyvivő repülőgépek. A kockázat tehát nem túlságosan nagy. Ha csak közben valamelyik kószáló beduin-csapat bele nem avatkozik a dologba, mert úgy gondolják, hogy akinek repülőgépre telik, annak szép váltságdíjra is telik. Ha pedig nem? A víz itt elég drága, nem érdemes nemfizető foglyokat vele sokáig jól tartani. Hiszen Allah kegyelmes és a nyomokat a homokban oly hamar eltakarja a Számum. A csontokkal pedig ki törődik? Egy olasz káplár aligha tudja róluk a személyazonosságot megállapítani. A



fölszerelést és ruhát vétek a halotton rajta hagyni, az ismertető anyajegyét a keselyűk pedig úgylis eltüntetik. A néger csontja is épp oly fehérre szárad a napon, épp oly símára csiszolja a nyargaló homok, mint Allah többi teremtményeiét. Na, de hát itt van még a táskában a jó öreg Roth—Sauer pisztoly s a Műegyetemi Lövészegyesületben annyit gyakorolt «serif»-lövést itt is be lehet esetleg mutatni. Igaz, hogy itt a tiszteletdíj legfeljebb a saját megmentett bőrünk lehet, de hát trófeumnak ezzel, azt hiszem, bárki meglegszik.

Mindezt csak úgy mosolyogva gondolom át, mert a mótör úgy jár, mint az óra, az olajhőmérő alig mutat többet, mint otthon nálunk nyáron.

A part átjön a jobboldalunkra, s mi légvonalban tovább haladunk, kint a tenger felett. Szívesebben is megyünk a víz fölött, mert dél felé jár már az idő s a felmelegedett parti levegő erősen dobálja a gépet. Kint a víz fölött, vagy öt kilométernyire a parttól, valamivel nyugodtabb a levegő.

Lent, alattunk, a parti sekély víz tele van a szint alatt rejtőzködő zátonyokkal és sziklával. Közöttük itt-ott jókora halakat pillantunk meg, amint lomhán riszálják magukat a vízben. A part kezd lakottabb lenni. Itt-ott sátrakat és agyagkunyhókat pillantunk meg: Halásztanyák. Néhol kint is van a halászcsonak a parti vizen. Helyenkint gyér fű szegi a partot, de fát nem látni sehol.

Két és félórai repülés után már messziről fehérlik Syrte kis házcsoportja. Előtte kis gőzhajó a vizen. A parton egy pár árva pálma igyekszik árnyékot nyújtani, nem sok sikerrel. A községtől délre erődszerűen helyezkednek el a repülőtéri épületek, sőt meglepetésünkre, még hangárt is látunk. Az árbocon fáradtan olasz zászló leng. A repülőteret pedig — homok borítja. Szóval itt a fű ismeretlen fogalom. Homokon még nem szállottam le, jó lesz tehát vigyázni, hogy a kerék mélyen bele ne vágódjék s átfordulás ne legyen a vége.

Negyedegykor símán leszállottunk. Amint gurulunk befelé, már messziről integetnek az olaszok. Kiszállunk a gépből s kezdődik a sorozatos kézfogás és üdvözlés. Nézem



a gépet. A kerék bizony tényérnyire benne van a homokban, a farokcsúszó pedig? No, az ki sem látszik belőle. Persze, kicsi a homokhoz a talpa s így nincs ami fenntartsa. Kinézek a térre. Még most is ott úszik a légsavarunktól felkavart por és homok a levegőben. Szinte fáj s kérdőleg nézek a mótorra, hogy mit szólnak ehhez a szelepek?

A Shell-cég embere már várt kint bennünket. Kiszámítom gyorsan, hogy mennyi benzinre van Bengasiig szükség. Berti százados, a repülőtér parancsnoka már invitál is az ebédhez s megnyugtat, hogy majd az ő emberei feltöltik a gépet. Nem szeretem a feltöltést idegenekre bízni, mert a legkisebb tisztátalanság, a szűrés legkisebb elhanyagolása, ha sorozatosan következik egy ilyen hosszú úton, végül is a benzinvezeték eldugulásához vezet. Ezért ilyenkor mindig magam szoktam feltölteni a benzint és az olajat. Közben az ember a gépet is szemügyre veheti. De most elég éhesek vagyunk s engedek a meghívásnak. Nem tudok azonban nyugodtan enni, különösen amikor az asztalnál összetalálkozunk két fiatal angollal,\* akik motorhiba miatt akadtak itt meg, s már vagy kéthete várják, hogy Londonból megérkezzen a tartalék alkatrész. Gyorsan eszem valamit s kiszaladok a géphez. Még el sem kezdték a feltöltést, csak a hordót gurították ki, így semmit sem mulasztottam. A feketekávé, ami elől itt nem lehet menekülni, már töltés közben, a szárnyak tetején ülve fogyasztom el. Sietni kell, mert Kelet felé repülünk s így hamarabb kapjuk a koratavaszi alkonyatot.

Már búcsúzunk is s a két angol szomorúan néz utánunk. Kiguruláskor a hátszél egészen beborítja a gépet a fölkavart homokkal. Hát ha ez most már a többi repülőtéren is így lesz, nem sok jót jósolhatok a motornak. Nem is gurulunk messze, hamar szembefordulunk a széllal, s Tibor, most délután ő a vezetésben a soros, beadja a gázt. 13 óra 40-kor a levegőben vagyunk s haladunk tovább, Kelet felé.

\* A Mount Everest expedíció résztvevői voltak. L. Etherton.

(Szerk.)





A kép változatlanul ugyanaz, mint Syrte előtt. Most megint a part fölött vezet az út, sőt vagy huszonöt kilométernyire, a légvonal kedvéért, be is megyünk a szárazföld felé. Több kisebb sóstavat hagyunk el magunk alatt, ezek azonban sem méretben, sem komolyságban a délelőt-tieket meg sem közelítik. A térképen megint sorban következnek a kis félkörök, ennek megfelelően a parton csak itt-ott látni egy-egy kunyhót vagy sátrat.

Kasr Turab erődnek van a térképen bejelölve. Mi azonban itt már megint a víz felett haladunk s csak néhány fehér kockaházat látunk csupán. Ami bennünket jobban érdekel, mellette ott van a kényszerleszállóhely.

Itt-ott kiszáradt keskeny folyómedrek torkolnak a homokos parton át a tengerbe: Az esős évszak vízlevezető csatornáit. Most azonban a víznek még csak nyoma sincs bennük.

Hanem most egyszerre valami más köti le figyelmünket: Amint a délutáni Nap lassankint mögénk kerül, rávilágít az előttünk levő légtérre, s a napsütésben előttünk a láthatár kezd erősen narancsszínben látszani. Érdekes, szép jelenség. Vajjon mi lehet az oka? Kint a tenger felett ez a narancsszín lassan átmegy a sötétszürkébe. Amint közelebb érünk a színjelenséghez, az olyan, mint valami vastag, földig érő páráréteg. Nem felhő, mert eléggé áttetsző. Intek Tibornak, hogy emelkedjünk feljebb. Különös, amint emelkedünk, a jelenség az eddigi ötszáz méteres szemmagasságból velünk együtt emelkedik. Pedig már ezer méteren vagyunk. Érdekes, ilyet még nem láttam, pedig nagyon szeretem a levegő sajátságait megfigyelni, hiszen ez hozzátartozik a repüléshez. Egyszerre csak megoldódik a rejtély: Kezd a torkunk köszörülni s a fogunk között alig érezhetően ropog valami: Homok.

Olvastam róla, hogy a sivatagok légterében négy kilométer magasságban is nagy mennyiségben lebeg mikroszkópikus fínomságban ez a gyilkos, alattomos ellenség. De nem gondoltam, hogy ez a tenger közelében, ahol mégis csak van valami páratartalma a levegőnek, ennyire bele tudjon kapaszkodni a levegőbe, hogy azután a szelepek



szárait és a szívócsövön keresztül a motor belsejébe jusszon és minden olajozást kétségessé téve, vasmarokkal lefékezze a motort s megállást parancsoljon a büszke szárnyalású gépmadárnak. A francia Szaharában a homokba fúródott repülőgépek egész sora jelzi az útirányt, mindmennyi most tájékozódó adat, mind a levegő finom homokja kényszerítette vissza a földre, hogy utasaik szabadon választhassanak a tuaregek és a beduinok golyói és a szomjhalál között. Ez hát a híres, hirhedt szaharai levegő? Szóval itt a hiba, hogy csak akkor látszik, ha alacsonyról és menetirányban süt rá a Nap. Akkor is csak egy bizonyos látószög-ből. Persze a franciák mindig északról repültek délnek a Szaharán át, s mert az északi féltéken északról sohasem süt a Nap, nem láthatták, hogy ilyen homokfelhőnek repülnek neki. Vajjon mennyi ideig marad fent a levegőben az ilyen homokfelhő, ha egyszer a forgószele ereje felsodorta a magasba? Vagy talán le sem jön, míg a tenger fölé nem ér, és ott a kövér páracseppek rátapadnak a homokszemekre és le nem húzzák magukkal a mélybe, hogy az alatt hajózóknak vagy állóknak sáresőt hullajtsanak a nyaka közé? Ezek a gondolatok egy pillanat alatt átszaladnak ilyenkor az emberen s már önkénytelenül is a védekezésre kész az ész. Gyorsan, gyorsan ki a tenger fölé, mert már a szemünket is marja a homok!

Valami tizenöt-húsz kilométerre kikerülünk a tenger fölé. Nem baj, hiszen ezzel úgyis rövidítjük útunkat, mert a Nagy Szirtisz-öböl könyökéhez értünk már s lassankint úgyis mindinkább északra kell fordulni. De vajjon nem szívott-e be már túlsok homokot a motor? Mert ha most itt, kint a tenger fölött leáll...

Kíváncsian nézek hátra Tiborra. Nálam elől nincsenek, csak tájékozódó műszerek, a motorműszerek a hátsó ülésben vannak. Leveszem a gázt s megkérdezem, hogy rendben van-e az olajhőmérséklet? Nincs semmi baj, szépen megyünk tovább. Jól látni, hogy amint balról megelőzzük a széles homokfelhőt és hozzánk képest mindinkább oldalról kapja a megvilágítást, fokozatosan eltűnik a szemünk elől. Az otthoni ellenség, a köd nem ilyen titokzatos, nyiltan



jön szembe a repülővel és fogja be a szemét. Legfeljebb a lassú jéglerakódás ilyen álnok, amint észrevétlenül belepi és súlyával lenyomja a szárnyakat s megbénítja az áramlásos műszereket.

Annyira a homokfelhőt figyeltük, hogy észre sem vetjük, hogy lassankint kizöldült a partvidék. Remélve, hogy már túl vagyunk a homokfelhőn, lassan rátérünk a partvonalra. Még egy érdekes képet mutat a lenyugvó Nap és a homok: Messze előttünk, a gyengén füves pusztán, élénk rózsaszín folt mutatkozik, mintha városnyi terület parázsként izzana. Amint közelebb érünk, az izzás vöröses színe elhalványodik, megfakul. Mire föléje érünk, már csak szürkésárga homokot látunk magunk alatt. A homok még egy utolsó erőfeszítéssel kiütött a gyér növényzet alól s a lenyugvó nap fényében látszott oly élénk rózsaszínűnek.

Mily sok hasonlat is van a végtelen homoksivatag és a tenger között! Ugyanaz az anyag a látóhatárig változatlanul, egyeduralkodóként fekszik a szemünk előtt. Egyik a zöldes víz, a másik a sárgás homok. A végnélküli felszínt itt a hullámok, ott azok testvérei, a dűnék tagolják csupán. De egyik sem ad változatosságot, sőt a folytonos, szünet nélküli ismétlődés még növeli a végtelenség érzetét. Mégis, a víz is, meg a homok is ezer különböző arccal fordul felénk. Már többször repültem át tenger fölött, de még sohasem láttam kétszer egyformának ezt a ravasz óriást. Most pedig a homok változtatja előttünk filmpergésként az arcukat. Ugyanaz a színész, mily sok és mily tökéletes szerepben!

Sietni kell, mert a Nap közel jár a láthatárhoz. A Nagy Szirtisz-öböl könyökét már elhagytuk s a part felett északnak tartunk. Amennyire az alkony homályában látni lehet, a homokot alattunk köves és agyagos talaj váltotta fel, ez gyér növényzetnek ad tápanyagot. Néhol kisebb mocsarak tűnnek fel. Úgy látszik, nem sós a vízük, mert a partjukat élénkzöld sás és fű szegi. Beljebb keletre azonban a lenyugvó nap fényében lilássárgás színben van az egész vidék. Agyag és kő. A láthatárt erre lépcsőzetes tagolásban alacsony, sziklás vonulat szegélyezi. Arrafelé már nincs növényi élet.



Kasr Adamo kis erődje jobbra marad el mögöttünk, majd nemsokára Gimenes fehér házikói felett repülünk át. A Nap tüzes korongja most merül el éppen a tengerben, s ránk borul az alkony. Már nem lehet messze Bengasi, de hiába meresztjük a szemünket, a homályban nem látni már messzi előre. Végre lámpafények tűnnek fel előttünk. Ott van tehát a város. De hol a repülőtér? Nem látjuk sehol. Egyszerre csak jelzőtüzek gyulladnak fel a homályban s már fordulunk is feléjük. Szép zöld, füves terület, magas fakerítéssel körülvéve. Tehát nem homok, nem kell félteni a motort. Füves, keménytalajú repülőtér. Otthon az ilyesmi egész természetes, de most, hogy reggel óta az alattunk elmaradó kilométerek százain egy szál fűvet sem láttunk, csak homokot, homokot és homokot, úgy hat, mint az eltikkadtnak egy pohár friss víz.

Víz és zöld fű. Csak itt tudja az ember igazán értékelni, hogy mit jelent ez a két szó. Hát még annak, aki heteken keresztül rója tevén vagy gyalogszerrel a homok-óceánt!

Sokan várnak reánk a repülőtéren. Lordi ezredes, nemcsak a bengasii repülőtér, hanem az egész kyrenaikai légierők parancsnoka, üdvözlő bennünket, majd az autóján a városba, a szállásunkra megyünk s azzal válunk el, hogy egy félóra múlva értünk jön, hogy visszamenjünk a repülőtérre, mert ott a tisztikar szívesen lát bennünket vendégül vacsorára. Már egészen sötét van, a városból nem sokat látni, csak amerre a kocsink szalad velünk. Amolyan kisebb Tripolisznak látszik így a város, de mintha még több volna benne az arab és kevesebb az európai. A város vidéke pedig eléggé mocsaras. Nem valami egészséges vidék lehet.

A vacsorán alkalmunk volt belepillantani a gyarmati életbe. Fényűző, kényelmes berendezés. Elegáns kiszolgálás. A hófehér ruhába öltözött arab pincérek fehér kesztyűben szolgálnak fel. Érdekes: mezítláb vannak. A fekete szíva-ros gyereken is látszik, hogy agyon van fürösztve, amint rettenetes komoly képpel hordja a dobozokat. Van itt minden, ami egy tisztí étkezdében csak lehet, hogy felejtette, milyen messze van innen Róma, Nápoly, Firenze.



Éjjélre jár az idő, mire megköszönjük a vendégszeretetet és hazatérünk.

Alig alszom el, egyszerre vékonyhangú döngicsélésre ébrednek fel. Szúnyog, a malária hordozója. Itt dong a sötétben a fülem mellett, pedig ugyancsak gondosan összehúztam a mennyezetes trópusi ágy tüllhálóját. Felgyujtom a lámpát s megfogom a kellemetlen tolakodót. Alig húnyom be a szemem, újabb szúnyogzenére leszek figyelmes. A ravasz kis jószágok a függöny ráncai között, az ágy oldalán felmászhatnak. Nem használ ellenük a szúnyogháló. A kalapra való szúnyoghálómat, amit még hazulról hoztam, kint hagytam a gépen. Nem gondoltam, hogy a lakásban is szükség lehet rája. A fejemre húzom tehát a vékony lepedőt, csak a szájam hagyom kint belőle, hogy lélekzetet tudjak venni s elalszom.

*Március 6.* Amint kinyitom a szemem, mindjárt érzem, hogy az arcommal valami nincs rendben. A szájam szélét össze-vissza csipdesték az éjszaka a szúnyogok. Na, ha most nem kapok maláriát, akkor soha.

Sietve kapjuk be reggelinket s rohanunk a repülőtérre. Még alig pirkad, már toljuk is ki a gépet a hangárból s nekilátunk a benzinfeltöltésnek. Tegnap este ezt nem tudtuk már elvégezni, mert hiszen már a leszálláskor is sötét volt. Sietni kell, mert ma legalább tíz órát kell a levegőben töltenünk s világosság csak tizenegy órán keresztül van. Ugyanis még nincs itt a tavaszi nap-éj-egyenlőség s még hozzá keletre haladunk. A tervezett 1235 kilométer pedig keletre majdnem egy órával rövidíti a nappalt. Közben még le is kell majd szállanunk benzinfeltöltésre. Eredeti tervünk szerint az olasz-egyiptomi határon az egyiptomi oldalon fekvő El Solum angol katonai repülőtéren szándékoztunk üzemanyagkiegészítés céljából leszállani. Lordi ezredes azonban felajánlotta, hogy a határon innen fekvő Amseath-erőd mellett szálljunk le s az erőd benzinkészletéből egészítsük ki, ajándékképpen, a készletünket. Természetes, hogy a nagylelkű ajánlatot köszönettel elfogadtuk. Az erőd az idevonatkozó rendelkezést majd startunk után rádión fogja megkapni. Az olaszok a távoli erőddel légi úton tartják



fent az összeköttetést s ezért, ha hangár nincs is az erőd mellett, de a símára egyengetett homokon le lehet szállani, a pincében pedig mindig van tartalékbenzin.

Összes vizesedényeinket megtöltöttük ásványvízzel s még az este sok csokoládét és kétszersültet vásároltunk. A most átrepülendő útszakaszunk ugyanis kilencven kilométerrel délre vezet a tengerparttól és teljesen lakatlan, kopár pusztaság. Van ugyan rajta feleúton két erőd, Sira és Kasr Samalus, de ezek északra illetőleg délre fekszenek, vagy huszonöt kilométerrel a légvonaltól. Igaz ugyan, hogy kényszerleszállás esetén, ha az valahol jó mélyen bent a sivatagban történne, az alig öt liter víz és a kevés kétszersült kettőnk számára nem sokat jelentene, de hát ennyi is jobb, mint semmi s reméljük, hogy ha idejében meg nem érkeznénk az erődhöz, az olaszok keresésünkre indulnának. Az ezüst és piros szárnyakat, na meg az e célból magunkkal hozott tükröt csak észrevennék a magasból. A tükör itt talán még fontosabb szerepet játszik, mert a napban megcsillogtatva könnyen észrevehető. Nem is igen merészkedik a sivatag fölé e nélkül pilóta. Az egyhangú, változatlan tájon járó szem a napsütésben annyira elkáprázik, hogy ha valami akadna is látnivaló, elsiklik fölötte a tekintet. Emlékezhetünk rá, hogy Nobilék piros sátrát sem tudták a felettük köröző repülők észrevenni, pedig a vörös sátorhoz az alapot a sarkvidéki fehér jégmező adta. A tükör csillogása, ha vele a napfényt a figyelő szemébe vetítjük, nem kerüli el a figyelmet.

Az olasz forgalmi gép is kint áll a repülőtéren. A várakozó utasok érdeklődve nézik a Gerlét. Vissza, Tripolisz felé mennek. Keletre tovább már nincs légijárat, nincsenek előkészített kényszerleszállóhelyek.

Hat óra negyvenötökör már elstartoltunk. Az amúgyis kis térképen nem sok adat van, de különben sincs az egész útvonalon jóformán semmi földrajzi támpont, csak feleúton átvonuló keskeny sósmocsár. Lehet ugyan, hogy vizet nem találunk benne, hiszen amióta Tuniszt elhagytuk, még csak egy báránypelést sem láttunk. A kiszáradt meder azonban biztosan felismerhető lesz s a tájékozódáshoz ez is elég.



Egy félóra mulva jobbra elmarad mellettünk Bu-Mariam fehérfalú erődje. Ezzel az iránytűállást ellenőriztük is, és nekivágunk a sivatagnak.

Lépcsősen emelkedik alattunk a vidék. A zöld parti növényzetnek nyoma sincs. Alattunk kopár sziklás, agyagos, kietlen vidék. Nem egészen csupasz, mert helyenkint, úgy veszem ki innen a magasból, valami száraz bogáncs, kóró borítja a vidéket. Semmivel sem biztatóbb a homoknál. Hiszen az agyag és a repedezett kő a nap tűzésében talán még a homoknál is jobban felmelegszik. Leszállani pedig a homokhullámok mentén nem lehet nehéz, ha csak a szél túlerősen nem fúj keresztbe. Ezen a rögös, repedezett köves, agyagos talajon azonban a leszállás biztos törést jelent, mert a síma kigurulásra egyáltalán nem látni semerre megfelelő területet. De még ha találnánk is ilyent, a drótsövénnyé száradt vaskos bogáncsokon biztosan átvágódna a gép. Ezért is készítettem az üveg termoszipalackjainkon kívül puha alumíniumlemezről víztartányt, mert ez egy kisebb gyűrdés esetén sem törik össze s megmarad az ilyenkor legdrágább kincs, a vízünk.

Akármerre tekintünk, mindenfelé ugyanaz a kép. Semmi változatosságot nem mutat az alacsony kyrenaikai plató. Jó másfélórai repülés után homályos, világosszürke folt tűnik fel előttünk. Közelebb érve, a közepén csillogva tükröződik a napsugár. A jelzett hosszú és elég széles vádihoz értünk, közepén iszapos víz is van itt-ott még mutatóba. Úgy látszik, ez is sós, mert a parton, vagy a sekélyebb részekben semmi növényzetet sem tudunk felfedezni.

Jobbra, balra tekintünk. Itt kell, hogy legyen valahol a két erőd. Nem látunk azonban semmit. Kis idő múltán balra halvány füstoszlop tűnik fel, amint az ég felé száll szép csendesen. Kétszeresen jó jel: Ott az egyik erőd, tehát az irányt jól tartottuk, az egyenesen szálló füst szerint pedig nincs szél, amely az iránytól eltérítene, vagy a haladásban gátolna. Az út egyharmadán tehát már túl vagyunk.

Balról a vidék kezd emelkedni s eléri a 650 m magasságot is. Most már közeledni fog hozzánk a tenger, de a hegyektől egyelőre még nem látni a partokat. Oly egyhangú



a vidék, hogy szinte alhatnékja támad az embernek. Tibor talán bóbiskol is az első ülésben, hiszen úgy sincs más mit figyelni, mint az iránytűt, az pedig a hátsó ülésben is van.

Végre kezd a baloldali láthatár csipkéződni, közeledünk az északról felénk húzódó tengerparthoz. A Dzsebel-el-Achdhar emelkedései lassan ellapulnak. Elég hamar átrepültük a pusztaságot. Úgy látszik, volt valamelyes hátszelünk is.

Amint a Vadi Farajis száraz medre felett áthúzzunk, elérjük a tengerpart közelében húzódó karavánutat. A térkép szerint kint a tengerparton forráshelyeknek kell lenni. Valószínűleg van ott egy pár kunyhó és sátor is, de ahhoz, hogy lássuk is ezeket, nem vagyunk elég közel a tengerparthoz.

Két teve lépdelt alattunk a csapáson. Tehát, ha nem is lakott, de járt terület fölé érkeztünk. Valami fekete folt tűnik fel az úton előttünk. Amint közelébe érünk, látjuk, hogy egy elakadt autó, mellette egy pár ember és egy számár. Vágyakozva néznek fel reánk. Biztosan az alig húsz kilométerre fekvő tengerparti Marsa Tobrukából valók, ahol különben leszállóhely és benzinállomás is van. Nem lehetnek végszükségben, hiszen elég füves itt már a vidék s a község sincs messze.

Most hirtelen vége a füves területnek és sárga homok fölé érkezünk. Ez már megint a Lybiai sivatag homokja.

Jó tempóban haladunk, habár a szél érezhetően kezd északira fordulni. Bengasitól idáig körülbelül elértük a 135 kilométeres óránkénti sebességet. Kezd a levegő erősen dobálni. Úgy látszik, a déli napsütésben ugyancsak melegszik a levegő az Ulad Harabi homokja felett. A tengerpart enyhén balra tér el tőlünk, mi pedig már kutatjuk előttünk a végtelen, sárga homokon Amseath-erődöt.

Már látszik is. Vagy harminc kilométerre lehet a tengerparttól bent a homokon. Felette körözzünk s nézzük a jelző füst irányát. A fekete olajfüst élesen kirajzolódik az izzó sárga homokon. Az 520 kilométeres utat öt perc híján négy óra alatt tettük meg. Háromnegyed tízenegykor már gurulok is az épület felé a légsavar mögött porzó homokon.





Tibornak a komoly, nekem a vidámabb «Sphinx»  
tetszett jobban.



Egyiptomi múzeum Kairóban.



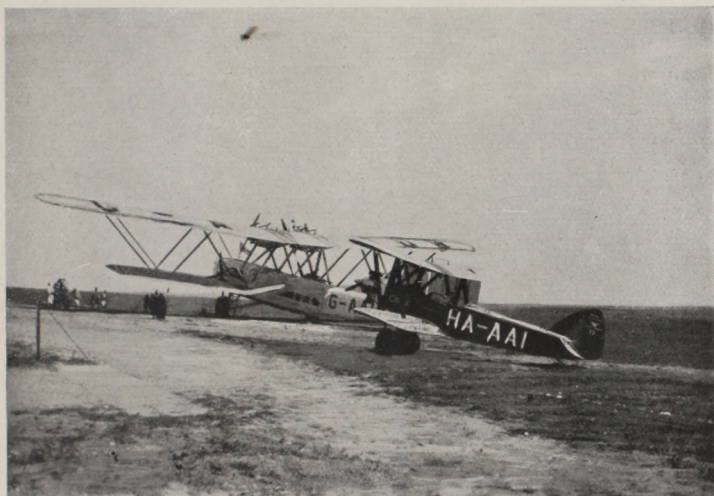


Az «ébredő Egyiptom» szobra Kairóban.



Vakítóan tűz a nap a «Gerlé»-re a homokkal borított heliopoliszi repülőtéren.





Konkurrenszek Jeruzsálem repülőtérén: a hatalmas angol-indiai utasgép és a «Gerle».



Jeruzsálem kőfalai.





Jeruzsálemi utcarészlet.



Az idegenlégió regényei és filmjei elevenednek meg előttünk. Nyolc-tíz méter magas, fehér fallal körülzárt, vagy hetven méter széles és hosszú erődudvar. A négy sarkon kiépített géppuskaállások, a falakon lőrések. Köröskörül drótsövények, azokon belül, de a falak előtt sátrak. Ezekben laknak a bennszülött katonák. Az egyik spanyol lovast félrefordítják s az autó behajt velünk a drótsövények mögé. A piros fezes katonák, olyan az arcuk, mint a csokoládé, feszesen tisztelgnek. Az erőd kapujának őrsége tisztelgésre emeli a hosszú szuronyos puskát s belépünk az erőd belsejébe. Az udvar közepén kis fehér ház áll, a tiszt lakás. Belépünk. Jól esik a forró levegő után a kissé hűvösebb, árnyékos helyiség. Már hozzák is a feketét s egy kis harapnivalót. Ez itt a kaszinóhelyiség, jegyzi meg keserű mosollyal az erőd parancsnoka, egy fiatal főhadnagy, — két ember számára. Rajta kívül még egy hadnagy és öt altiszt van bent az erődben. Az altisztek némelyike családos. Láttunk is egy pár kíváncsi gyerekarcot a falak melletti lakásokból kikandikálni. A legénység, az mind bennszülött s biztos, ami biztos, őket kint altatják a sátrakban az erőd körül. De szívesebben is tanyáznak ezek az agyonszikkadt fickók kint a sátrakban, otthonosabban érzik ott magukat, mint a falak között. Persze, nagy esemény egy külföldi repülőgép leszállása, mert azok itt nem szoktak leszállani. A külvilággal a katonai légiposta köti őket össze csupán, az is hetenkint csak egyszer érkezik. Itt az egyetlen barát igazán csak a rádió. Vagy az alkohol. Igazi számkivetés az itteni szolgálat.

Nincs sok időnk a szórakoztatásra, igyekeznünk kell, mert még 715 kilométeres út előtt állunk Kairóig. Sietni kell, hogy még a sötétség beállta előtt elérjük a heliopoliszi repülőteret.

Kimegyünk a Gerléhez. A piros színe csak úgy kiabál az erős déli napsütésben. Szemmelláthatólag tetszik Allah fiainak. A benzines kannák már ott vannak a gép mellett s mindjárt neki is fogok a gép feltöltésének. Százhusz liter erejéig vettük igénybe az olaszok szívességet.

Tripoliszi (középeurópai) idő szerint, pedig most már



kissé keletre vagyunk, tizenkét óra öt perckor hagyja el a Gerle a porzó homokot s mindjárt keletre fordulunk. Most Tiboron a sor a vezetésben. Nem irígylem, mert jó hat órai út előtt állunk s biztosan jól el fog fáradni a mozdulatlan ülésben. Én legalább fészkelődhetek majd, ha elúnom az ülést, mert nem lesz a kezem-lábam a kormányzással elfoglalva. Dehát ez együtt jár a túrarepüléssel. Jóformán csak a harmadik és a negyedik óra szokott nehéz lenni. Akkor érzi az ember nagyon a fáradtságot, azután már beletörik a mozdulatlanságba.

Start után nemsokára drótakadály vonul alattunk keresztbe a tengerparttól messze délre, be a sivatagba: Az olasz-egyiptomi határ. A túlsó oldalon, a kis öböl szélén fekszik az angol-egyiptomi katonai tábor. Jól látni a fehér, duplatetejű sátrakat. Jóformán csak tetőből állanak, oldaluk nincs, hadd járja az árnyékát a szellő. A szép sorokban húzódó sátrak mellett a homokon leszállóhely is van: El Solum.

Csaknem teljesen a part mentén repülünk keletre, csupán a kiszögéléseket szeljük át. Az olasz részen hozzánk csatlakozott karavánútnak a nyoma látszik a homokban.

A homok néhol nem ér egészen a vízig. Közvetlenül a parton agyag és kő határolja. Ilyen helyen aztán rendszert forrás is van egy-két kunyhóval és sátorral. Kint a tenger fölött felhők kezdenek csoportosulni. De nem kell tőlük félni, eső ebben az évszakban még a tengerparton is ismeretlen fogalom.

Balról a tenger kék, síma tükre, jobbról a Lybiai-sivatag sárga homokja elválaszthatatlan útítársunk. Már belefáradtunk mind a kettő nézésébe. Pedig itt-ott akadna mit nézni. A vízben, egészen közel a partokhoz is, hatalmas halakat lehet látni, amint lombán mozognak. A parton pedig, ahol egy kis füves rész akad, tevenyájákat legelésztet egy pár arab. Alig vagyunk háromszáz méteren, jól lehet mindent látni. Érdekes igénytelenségben élnek a sivatag fiai. A ruhájuk jóformán csak a magukra csavart lepedő, a burnusz, a színük után ítélve úgy örökölhették. Alatta a zsákszabású bugyogó van. Lakósátraik sem valami fényűző



berendezésűek. Vöröses vagy sötétbarna teveszörből készült sátorlapok négy, alig egy méterre kiálló, a homokba szúrt botra vannak a négy sarkukon letűzve. A sátonak oldala rendszerint csak a napfelőli oldalon van. Legtöbbje oly rongyos, annyira lyukacsos, hogy hálónak is jó volna. Nem fontos, hiszen itt nincs eső, csupán árnyékot kell, hogy adjon, vagy a homokot fogja fel némileg, ha azt hömpölygeti a szél. Nagy homokfúvásnak egy ilyen sátor ellent aligha állhat.

Lassan telik az egyformaságban az idő. Marsa Matruchnál jól látjuk a Hollandi Királyi Légiforgalmi rt. leszállóhelyét a benzinraktárral együtt. Itt jönnek át Athén felől az Indiába és a maláji szigetekre repülő forgalmi gépek. A repülőtér után vasútvonal csatlakozik hozzánk. Igaz, ugyan, hogy a vonalat sok helyen belepi a vándorló homok, de mégis csak vasútvonal, mely igyekszik végighúzódní az egész egyiptomi partvidéken. Most még csak Marsa Matruchig vezet.

Jobbról, a sivatag felől egymásután csatlakoznak hozzá a karavánutak. A vasút mentén pedig kisebb községek következnek egymásután. Hogy miből lehet itt megélni? Hiszen minden csupa homok, alig látni a házak között egy-két árva datolyapálmát.

A part eléggé tagolt ahhoz, hogy a térképen pontosan követni tudjam a haladásunkat. Már kezdem kalkulálni, hogy a sötétség beállta előtt el tudjuk-e érni Kairót, vagy pedig a közelebbi Alexandria felé vegyük-e az útirányt. Alexandriában angol katonai repülőtér van, amely azonban csak végszükség esetén van nyitva magángépek számára. Ha tehát nem nagyon kell, nem megyünk arrafelé.

A Nap már egészen nyugat felé fordult. Érezni jól a sütését még a bőr repülősapkán keresztül is. Eszembe jut sir Alan Cobham angol repülő intése, hogy hátulról tűző Nap esetében itt tropusi sisak nélkül repülni veszélyes. Annyira erősnek azonban nem érezzük a naptűzést, hogy napszúrástól kellene tartanunk.

Abu Selimnél a part északkeletre fordul, Alexandria felé. Dönteni kell véglegesen, hogy Alexandria vagy pedig



Kairó felé vegyük az útirányt, mert itt kétfelé válik az út. Jobbra kiintek, hátranézek Tiborra, ő is helyeslőleg bólint. Kairót választottuk.

Innen a Kairó felé vezető útra két irányt is dolgoztam ki. Az egyik légvonalban vezet a Vadi Natrun felett 112° iránytűállás mellett, de bizony jó mélyen bent a sivatag felett. Pedig arrafelé mintha megint látszana valami sárgás fény a levegőben. Meg aztán már hunyóban a Nap is. Jobb lesz a másik irányt követni, mert ez csak feleúton vezet a vöröses sárga homok felett, azután már a Nílus mentén kell tovább repülni, amit a homályban is jobban lehet látni, mert a csillogó víz majd csak mutatja az utat. Ezt az irányt választjuk tehát. A benzínből futja, mert még két és fél órai üzemanyagunk van, az út pedig legfeljebb csak jó másfél óráig tarthat még Kairóig.

Manas régi romjaiból jóformán csak a négyzetes alapozások látszanak csupán; jobbra alattunk maradnak el. A láthatár kezd előttünk szürkélleni. A Nílus párája tölti ott meg a levegőt. Balra nézek. A tengerparttal párhuzamosan hosszú lidőszerű földnyelv húzódik Alexandria felé s az el Mellahah vizét elválasztja a tengertől. Mielőtt a földnyelv elválna a szárazföldtől, dús pálmaligetet látunk magunk előtt, egészen az el Mellahah partjáig terjedni. Itt már a Nílus vize az úr s dús vegetációt hív életre az édesvíz és a féltrópusi napsütés. Az élénk zöld sávok azonban elmaradnak balra s mi teljesen kopasz, vörös homok felett repülünk tova. De egy félóra múlva elérjük Gianaclis mellett a tenger felé vakon végződő Nubariék-csatornát. Ettől kezdve a csatorna felett haladunk délkeletre.

Érdekes kép tárul a szemünk elé. A csatorna mintha két világot választana el egymástól. Az északi partjától kezdve dús növényzet borítja a talajt. Apró fehér házikók húzódnak meg az élénk zöld vetések, kertek és pálmák között. A déli parton ellenben egy szál fű nem sok, de annyi sem látszik a vörös homokon. Két ellenség néz a két parton egymással farkasszemet: A feltörő élet és a halott sivatag. Eddig a homok volt a győzedelmesen mindjobban előretörő küzdő fél, de a technikai fejlődés talán álljt paran-



csol most már neki. Védősáncul elébe húzta már ezt a csatornát.

A sivatagi oldalon is van azonban valami élet. Tevényájukat látunk ott s egy pár rongyos barna sátrát. A puszták fiai, úgy látszik, nem érzik jól magukat, ha napközben nem süti talpukat a homok. Szép sorban hát ide telepedtek a sivatag szélére. Alacsonyra leereszkedünk, hogy jól lássunk mindent, mert most a sok unalmas egyformaság után sok néznivaló akad. Már csak azért is fel kell használni ezt az alkalmat is a nézgelődésre, mert lent úgysem sok időnk és alkalmunk van rá.

Yahudiek felett vagyunk, amikor a hátunk mögött hirtelen lebukik a Nap a sárgászörös homok alá. Annyit még látunk, hogy alattunk agyon van csatornázva a kertszerűen megművelt vidék. Sokkal sűrűbben vannak a csatornácskák, mint Hollandiában. Közöttük símán leszállani aligha lehetne még a legrövidebb kifutású géppel is. Biztos volna a beleszaladás valamelyik árokba. De hát itt ezek a csatornák adják az élethez a nedvességet, nélkülük nem az üde zöld növényzet, hanem a homok volna az úr.

Amint a hatalmas delta nyugati főágát elérjük, egészen sötétbe borul minden. Csak a házak és az utak lámpái világítanak és az egymást keresztül-kasul szelő csatornák és folyóágak vize csillog. Eszembe jutnak a régolvasott regényes elbeszélések, hogy milyen gyorsan ráborul az éj a sivatag vándoraira. Tényleg így is van. A Nap csaknem merőlegesen száll alá s így a horizonttól sokkal gyorsabban eltávolodik, mint a ferde nappályájú mérsékelt öveken.

Nem is nagyon lehet igazodni sem a helységek, sem az utak után. Sötétben van már minden. Iránytű szerint tartunk délkeletnek. Hiszen Kairót nem nehéz megtalálni, mert minden nagyobb Nílus-ág onnan indul széjjel, hogy a deltát beerezze. Már csillog is a milliós város sok lámpája a sötétben. De hol van a repülőtér? A térkép szerint mindjárt Kairó mellett van Heliopolisz, északkeletre vagy tíz kilométerre s innen valamivel még tovább kell lenni az almazai repülőtérnek. A sötétben a sok lámpa közül nehéz megállapítani, hogy melyik világít Heliopoliszból, hiszen egész



sereg külváros veszi körül Kairót. Végre mégis úgy hisszük, hogy annak kell lennie, ahol most fordulunk. Alattunk balra sötét minden. Valahol itt kell hogy legyen a repülőtér is.

Már a harmadik kört írjuk le a sötétben, abban a reményben, hogy a motorzajra majd csak felfigyelnek s jelző rakétát lőnek fel, vagy kivilágítják a repülőtérrel. De semmi. Persze startjelentést nem kaptak, mert mi még olasz repülőterről indultunk s onnan ide nincs rádióösszeköttetés.

Pedig már ideje volna leszállani, mert ha még jobban besötétedik, könnyen baj lehet a leszálláskor. Annyit már láttunk a Nílus mentéből, hogy tudjuk, hogy a lakott, megművelt területen leszállani a sok csatorna miatt egyenlő a gép összetörésével. Kimegyünk tehát északkeleti irányban a sivatagi homok felé s ott keresünk leszállóhelyet. Nem messze az utolsó fasortól, elég símának látszik a homok. Persze most jó volna a leszálláshoz ismerni a szél irányát. De azt így most pontosan megállapítani nem lehet. Tekintettel arra, hogy Yahudiehtől Kairót elég hamar értük el, arra következtetünk, hogy nagyjából északi lehet a szél. Északra fordítjuk tehát a gépet, hogy az ellenszél rövidítse a bizonytalan terepen a kifizűtést. A gyenge holdfényben alig látni, hogy vajjon milyen magasan is vagyunk az egy-színű homok felett. Így aztán egy kicsit átesik a gép, amint kikapcsolt motorral elveszti a sebességét. Kissé jobbról jön a szél és elég erős ahhoz, hogy a felütődött gépet a bal-szárnyra nyomja vissza. Gyorsan kiszállunk, nézzük a gépet. A szárnynak szerencsére nincs semmi baja, a homok puhán fogta fel az ütést, de a bal futókerék tengelye alig észre-vehetően meggörbült az ütődéstől. Nem nagy baj, ezt könnyen ki lehet majd egyenesíteni. Most azonban előbb a gépet biztonságba kell helyezni.

A szél ugyancsak erősen fúj, lehet vagy negyven kilométeres. Pontosán szembeállítjuk vele a gépet. Előszedem a vékony motor- és az üléstakarókat s ráhúzzuk a gépre, hogy a szélhordotta homok ne jusson be a kényes alkatrészek közé. Tripoliszi idő szerint félhatkor szállottunk le s itt most félhét van. A Nap pedig már háromnegyed órája lenyugodott.



A munkában kissé nekimelegedtünk s lehúzzuk bőrkabátunkat. Amint azonban tanakodunk, fájni kezdünk. Persze a sivatag hamar kisugározza a felhőtlen égbe az amúgy is kis hőkapacitású száraz homokból a meleget s tudvalevőleg nyáron is nem ritkán egészen a fagypontig száll alá éjjel a hőmérséklet. A hideg szél még a fülünket is csípi. Újra felkerül a vastag kötött szvetter és a bőrkabát, de még így sincs valami melegünk.

Előszedem a Kelényi Lacitól kapott «Pertrix»-lámpát. Jó volt tehát elhozni. Körülnézünk egy kicsit leszállóhelyünkön. Alig pár méterrel előttünk egy nagy mélyedés vonul a homokon keresztül. Ha tovább gurultunk volna, ebben biztos fejre állott volna a gép. A talaj azonban meglepően kötött. Elég nagyszemű, szilánkos kavicsokból áll. Persze, itt nem annyira morzsolódás útján keletkezik a kavics és a homok, mint a mozgó vizekben, s nedvesség híján a kémiai mállás is számításán kívül hagyható. A nappali és az éjjeli nagy hőmérsékletkülönbség pattantja szét a köveket s így keletkezik a hosszúkás, szinte kristályos kavics. A szél csak az apróbb darabokat tudja megmozgatni s egymáshoz csi-szolni, hogy a lisztfínomságú homokot létrehozza. De ezt aztán viszi is magával. Úgy látszik, itt is már jó pár napja tarthat a szél, lehet, hogy talán még erősebb is volt, mert a finom s a motorra veszedelmes homokot teljesen elhordta a nagyobb szemű kövecskék közül, úgyhogy azok ropogva süppednek össze lábunk alatt. A start az ilyen helyről nem nehéz, mert a kerekek nem süppednek be annyira, mint a puha homokba. Mert természetes, hogy holnap reggel el fogunk innen startolni és átmegyünk a repülőtérré. Na, de hát addig mi lesz? Mert bizony először is ennünk kell, mert a délelőtti amseathi tízórait bizony nagyon is elfeledtük már.

Balra, jó messzire valami lámpafény látszik. Én ott maradok a gépnél, Tibor pedig elindul a világosság irányában. Biztonság okáért magamhoz veszem a pisztolyomat is s járkálok a gép körül, mert mi tagadás, egyhelyben fázom. Tibor alakját hamar elnyeli a sötétség én pedig néha-néha villantok egyet a lámpával, hogy lássa, merre van a gép.



Mert bizony harminc-negyven lépésről már elnyeli a sötétség a gép körvonalait.

Úgy két óra múlva egy autó fényszórója tűnik fel arra, amerre Tibor elment. Visszavilágítok a lámpával, így aztán egyenesen felém tart s nemsokára itt is van. Elsőnek egy európai ruhás, de piros fezes arab száll ki belőle s legnagyobb meglepetésemre tört magyarsággal szólal meg:

— Jó estét, jó estét, mit csinál Kaszala?

Első pillanatban a meglepetéstől szólni sem tudok. Mindent inkább vártam volna, semmint azt, hogy itt a fáraók földjén, kint a sivatagi éjszakában az első ember, akivel találkozni fogok, magyarul szóljon hozzám.

A szomorú válasza még megkérdezi:

— Na és Kaltenbach ott van-e még a Műegyetemi Sportrepülő Egyesületnél?

Hát ilyen kicsi a világ. Kisül, hogy Abaza barátunk mint mérnök vagy két évvel ezelőtt Ganzéknál tevékenykedett, amikor azok az asszuáni vízművek számára rendelést kaptak. Pesten időztében ellátogatott a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület műhelyébe s Kaltenbach Henrik, az egyesület akkori elnöke kalauzolta. Egész felvidult, amikor megtudta, hogy Kaltenbach barátunk majd szétcsattan az egészségtől s hogy melleleg talán éppen ezt a gépet látta épülés közben a Műegyetemen.

Közben egy szőke fiatalember is kiszállt Tiborral együtt a kocsiból. Bemutatkozik. Angol mérnök s a repülőtéren van Abaza barátunkkal együtt alkalmazásban. Körülnézegetik a gépet s valamit tárgyalnak arabul.

Tibortól közben megtudom, hogy a lámpavilág után indulva, egy tevék-osztag laktanyájára bukkant. Persze, már tisztet nem talált ott s az arab altisztekkel nehezen ment, míg meg tudta magát értetni franciául, hogy a repülőtérről szeretne telefonon beszélni. Végül ez mégis csak sikerült s most ez a két mérnök azért jött ki a repülőtérről, hogy megállapítsák, hogy nem történt-e a gépnek olyan valami baja, ami miatt a továbbrepülését meg kellene tiltaniok. Persze, ilyesmit nem fedeztek fel, amit nyomban



közölnek is velünk. Így a feladatuk most már csak az, hogy az útlevel és vámvizsgálat céljából bevigyenek bennünket az autóval a repülőtérre. A gép mellé már kezd is elhelyezkedni pokrócaival két hatalmas szál arab katona s mosolyogva villogtatják meg fehér fogsorukat, amint homokzsákot töltenek meg kavicssal. Ezeket a gép kerekeire tesszük lehorgonyzás helyett. Ugyanis a homokban semmit nem tartana a pányvacövek, így kell tehát biztosítani a gépet esetleges szélroham ellen. Kipakkolunk a gépből s jóéjszakát kívánva az öröknek, elindulunk a kocsival.

Jóformán egy félórát sem tart az út s már a repülőtéren vagyunk. Kérdésünkre ártatlan arccal azt felelik, hogy nem értik, ők nem hallottak semmi gépzúgást. Pedig itt köröztünk a fejük felett vagy öt percen át. Most már mindegy, fő, hogy a gépnek nem történt komolyabb baja.

Na de nem azért vagyunk keleten, hogy a vám- és útlevelvizsgálat formaságain egy-kettőre túllegyünk. Vagy két óra is eltelik, amíg végre az összes ívet, mindenféle kérdésekkel és feleletekkel kitöltik. A végén azon akadtak fenn, hogy a százhusz élestöltés sok egy pisztoly számára. De aztán megmagyarázzuk a barnabőrű fiáncoknak, hogy igaz, hogy csak egy pisztoly van, de ketten vagyunk s így két pisztolyunk is lehetne, arra pedig már nem sok a hatvan — hatvan töltény. Így hát végeredményben még örülhetnek, hogy csak egy pisztolyt hoztunk. Így telebeszélve a fejüket, végre aláíratnak velünk valami titokzatos arab írást s az ügyet elintézettnak jelentik ki. Egész belefáradtunk a sok hivatalos ügyködés elszenvedésébe.

Újból előkerül Abaza barátunk s egy csomó papirost tart a kezében. Már kezdünk gyanakodni, hogy megint valami hivatalos kínzás következik. Aggodalmunk azonban hamarosan örömmé változik, amikor Abaza barátunk egy csomó hazai levelet ad át nekünk, amik már vártak itt reánk. Így hát «minden jó, ha a vége jó» s már mosolyogva szállunk be s mondjuk oda a soffórnek: «Heliopolisz, Hous Hotel». Megérkezve a szállóba, nem is tudjuk, minek fogjunk először neki: a levélolvasásnak, vagy pedig



az — ebédelésnek. Mert bizony már csak egy óra választ el az éjféltől.

*Március 7.* Reggeli után kimegyünk a géphez. A nagy sereg fekete- és barnabőrű gyereket alig győzi a két ór elhessegetni. Tibor még bemegy a parancsnoksághoz, én pedig nekilátok a gép alapos átvizsgálásának. Hát bizony a motoron van éppen elég homok, nemkülönben a többi olajozott alkatrészt is, a kormányok csapszegeit, a futómű csuklóit az olajjal keveredett homok mint valami sáros massa fedi be. Éppen itt az ideje egy alapos letisztításnak. Valószínűleg van homok a szeleptányérok alatt is, mert bizony a hengerek kompressziója nem olyan, amire az ember jólesően bólintani szokott. Legnagyobb meglepetést azonban a farokcsúszó tartogatott számomra: a csúszó talpának semmi baja, pedig rendesen ez szokott elkopni. Most azonban a csúszó elülső éle kopott el annyira, hogy papírvékonyságú lett és beszakadozott a másfélmilliméteres acélcső. Persze, az éles homokú repülőtereken a farokcsúszó guruláskor mint a csoroszlya hasította szét a homokot, mert a talpa kicsi volt ahhoz, hogy a laza anyagon fenn tudja magát tartani. Viszonzásul aztán a homok jól elkeptatta az acélcsövet.

Ezt hát majd meg kell javítani.

Csak Tibor nem jön még mindig. Végre felbukkan egy autó és hamarosan megtudom tőle a késedelem okát: a parancsnok nagyon szívesen látta s addig szóhoz sem engedte jutni, amíg a kötelező öt csésze feketét el nem fogyasztotta. Utána a tevéen való kivonulástól csak úgy menekedett meg, hogy éppen abrakolás alatt állottak a sivatag hajói.

Előkészülünk a starthoz. A gépet kissé arrébb kell tolni, hogy síma talajon startolhassunk. Bizony ez nem megy valami könnyen a süppedő kavicsos talajon, pedig van segítség is, derék őrünk nem nézik tétlenül a munkát.

Elbúcsúzunk tőlük s amikor Tibor honorálni akarja a szolgálatukat, mosolyogva hárítanak el maguktól mindent s hiába szedjük elő minden angol nyelvtudásunkat, még egy cigaretta elfogadására sem bírjuk rávenni őket.



Ez volna hát a baksisos Kelet? Hát erre igazán nem számítottunk, hogy ilyen derék embereket találunk itt Gabalas-fahrnál. Tibor ugyanis azt mondja, hogy a teveosztag parancsnoka így mondta ki ennek a helynek a nevét.

Alig tízperces repülés után símán leszállunk az almasai repülőtérré.

Most látjuk csak a világosságnál, hogy nem volt csoda, hogy nem vettük észre a repülőteret a sötétben. Kint terül el a homokos sivatag szélén. Teljesen homok borítja. Fű mutatóban sincs rajta. Mindössze alig egy méter magas deszkakerítés választja el a távolbanyúló sivatagtól, amit felülről, különösen sötétben, nem lehet látni. A téren közép-nagyságú hangár áll, előtte betonozott terület, alig pár gép számára. Van még egy épülőben levő hangár és az állomás-épület, ez az egész, ami a repülőtéren van. A gép azonban több, mint amennyi a hangárban elfér, így hát részben a hangár előtt tartják őket. Elég nagy forgalom van a sportgépek körül. Egymás után indulnak és szállanak le az angol gyártmányú kis masinák. Oh, nemcsak angolok repülnek! Sőt ellenkezőleg, majdnem mind barnaarcú arab a sportgépek pilótája.

Elsősorban is a tengely visszagörbítését végezzük el; ez egy-kettőre készen van. Magunk csinálunk mindent, mert a rendelkezésre bocsátott fiatal szerelőgyerek nem valami jártas, úgy látszik, az ilyes munkában. A farokcsúszót is magam hegesztem meg, mert kétségbeesve láttam, miként égeti el a hegesztőjük a vékony acélcsövet. Ebéd után pedig a motor letisztítását végezzük el s a hengereket belülről is jól kiöblítjük petróleumos olajjal.

Este együtt ülünk a vacsoránál gróf Zichy Nándorral, mert véletlenül velünk egy szállóban lakik feleségével együtt, s Almásy Lászlóval, a sivatag magyar rajongójával. Emlékezetes még, hogy a múlt évben Almásy és Zichy, akkor újdonsült pilóta, egy Gerle-nagyságú angol sportrepülőgéppel a lybiai sivatag ismeretlen részeinek felkutatására indult, de idejövet, Szíriában egy szélvihar odavágta és összetörte a gépüket. Most persze mosolyogva emlegetik a «kellemetlen» esetet. Almásy azóta már nagy utakat tett



kint a homokon.\* Most is egy jól felszerelt nemzetközi tudományos expedícióban vesz részt, amely pár nap múlva vág neki különleges Ford-kocsikon a sivatagnak. Azt hiszem, hamarjában alakíthatnánk egy kairói magyar aviatikai asztaltársaságot, hiszen négyen vagyunk itt most magyar pilóták. Persze, van miről mesélni kölcsönösen. Zichyék most jöttek vissza nemrégén Luxorból, oda mi már az eddigi kérésünk miatt, amit a klagenfurti kényszervárákőzés okozott, már nem tudunk elmenni. De benzinből sem futná, mert a váratlan török átrepülési korlátozások az utat meghosszabbították s a kiszabott benzinmennyiségre most ott lesz szükség. Pedig jó lenne látni az ó-kornak ezeket a csodás emlékeit.

*Március 8.* Délelőtt a gépen való munkálkodással telt el. Sorra meg kellett tisztítani a kormányok csapszegeit és a futószerkezet csuklóit is a homoktól és gondosan át-olajozni mindent.

Délben nagy kitüntetés ért bennünket: mind a négyen ebédre voltunk hivatalosak, Penderell alezredes meghívására, az angol légierők itt állomásozó nagy bombavető és csapatszállító osztálya tisztikarához. Pedig itt Kairóban nem valami szokatlan dolog, hogy egy messziről jött légi jövevény leszáll. Nagyon kedvesen fogadtak az angolok s ebéd után megtekintettük a hatalmas katonai repülőteret és Penderell alezredes három óriási Vickers «Virginia»-típusú repülőgépét. (Ezzel a három géppel repültek később az angolok Kairóból a nyugatafrikai parton fekvő Dakar-ig és vissza, Szudánon és a Szahara déli füves, pusztá részén keresztül.)

Most pedig gyorsan vacsorázunk, mert jön értünk Almásy és Penderell a homokjáró Ford-kocsikkal, hogy holdfényben megtekintsük a piramisokat. Amikor a gabalás-fahri kényszerleszállási helyünkről másnap átrepülünk az almazai repülőtérré, láttuk a levegőből a három nagy gúlát, persze csak jó messziről.

\* Almásy László: Az ismeretlen Szahara. (*Magyar Földrajzi Társaság Könyvtára*).



Amint átmegyünk a Nilus hídján s balra fordulunk, kint, a sivatag szélén, ott állanak a hatalmas kőkolosszusok. Borzasztó még csak elgondolni is, hogy ezeket a gellért-hegynyi kötömegeket emberek hordották össze, rakták, illesztették egymáshoz, jóformán minden segédeszköz nélkül. Pedig az építőkockák éle meghaladja a két métert is így szemlátomást. Szépen süt a hold, nem zavarja az embert a nappal gyilkos melege. Vannak is szépszámmal jelen, s azt hiszem, a világ minden nyelvén lehetne hallani az elcsodálkozás hangját. Mert van valami ebben a néma, hatalmas mozdulatlanságban, ami megragadja a ma zajos, mozgalmass, vágató élethez szokott emberét. Valami hihetetlen tekintélytisztelet vesz erőt az emberen az emberiség iránt. Hát ez az ember? Ilyesmit tudott alkotni már évezredekkel ezelőtt?

De nem akarok versenyre kelni a regényírókkal, egyszerűen konstatáljuk tehát, hogy igen, itt állunk az emberi technika legrégibb gigantikus alkotása mellett s hogy a mai technika legújabb vívmánya, a repülőgép hozott bennünket ide vissza, szinte a történelmi idők kezdetéhez.

Megtekintjük még a három kisebb gúlát is, majd egy kis sivatagi autózás után visszatérve, a híres óriási Szfinxet is. Ennyi csodás látvány elég is egy napra.

Almásyék expedíciójának két filmfelvevő készüléke is van. Almásy felajánlotta, hogy holnap lefilmezi a Gerlét, amint a gizehi piramisok körül repül. Itt most a helyszínen a kivitelezés részleteit is megbeszéljük s ezzel mára elég is volt a sok szenzációból, megyünk haza lepihenni.

*Március 9.* Délelőtt szabadok vagyunk, a próbarepülést és a filmezést majd csak délután csináljuk meg. Benézünk tehát a városba.

Villanyoson megyünk be Heliopolisból. Szép nagyok a kocsik s a mi legérdekesebb, külön fülkékük van az asszonyoknak. Így csak fel- és leszálláskor látjuk esetlen, fekete ruhás, fekete fátyolos útitársnőinket. Pedig meleg lehet ebben az erős napsütésben ez az örökös gyászos viselet.

Az egyik pályaudvar mellett érünk a városba. Érdekesekek a nap sugárzása ellen ezüstre festett vasúti kocsik.



Bizony, Kairó nem a legtisztább városok közé tartozik. De szinte lehetetlen is a tisztántartása, mert akárhogy ki is seprik, jön egy szélroham és nemcsak az utcákat és a járókelők szemeit szórja teli homokkal, hanem még a csukott ablakokon keresztül a szobákat, a szekrényeket is. Na igen, hogy azután a homok közé egy kis papiros s egyéb hulladék is kerül, nem lehet csodálkozni, hiszen keleten vagyunk. Ételhulladék azonban nem igen akad az utcán, mert azokat felkapkodják azok a vércse-, vagy rétisas-szerű kis keselyűk, amik — mint nálunk a verebek — ott ülnek az ereszekben s a fák tetején. Amilyen kedvessé tud tenni egy teret a galambsereg csapdosása, éppoly visszataszító itt ez az éleshangú víjrogás. Talán épp ezt a madárfajt ábrázolták az egyiptomiak a hieroglifákon és képeken. Mindenesetre nagyon jellemzőek Egyiptomra, mert máshol még nem láttam ezeket a madarakat.

Szeretnénk megnézni a híres múzeumot. Különös, a bennszülöttek közül még a taxisoffőrök sem tudnak felvilágosítással szolgálni, hogy merre van. Kérdésünkre egymás között élénk vitába keverednek. A sejtésem azonban az, hogy azon tanakodnak, hogy tudják letagadni, hogy mindjárt a következő utcasarkon van a térség és a hatalmas épület. Csakhogy közben valaki megmagyarázza ezt nekünk s így elszalasztották az alkalmat, hogy az idegen «effendiket» egy kicsit körülkocsikáztatva a városon, jól megfizettessék. De hogy a kedvüket ne rontsuk, hát beülünk az egyik kocsiba s jóformán ki is szállunk a túlsó oldalon. Persze, azonnal megrohannak a «régiségkereskedők». Nem lehet tőlük szabadulni, muszáj egy pár apróságot venni, amit a kért összeg feléért is készséggel ideadnak. Olyan itt egy ilyen kis agyagszobrocska, mint otthon nálunk a jótekonysági cédula a gyűjtések idején: nem lehet e nélkül nyugodtan közlekedni itt ezen a környéken.

Belépünk a hatalmas méretű múzeumépületbe. Úgy vagyunk öltözve, ahogy repülünk, hiszen nincs másik ruha velünk. Csizmában, bricseszenben, pilótamódra az ezernyi múmia között. Szinte beleszédül az ember abba az időtávlatba, amivel itt farkasszemet néz. A tértávlat, a magas-



ság a számunkra nem új dolog. Egész természetesnek találjuk, hogy alattunk a vidék ezerméteres mélységekben maradjon el. De ez az időtávlat, amely felénk ásít, bármerre is nézünk, még a mi szédülést nem ismerő fejünket is vasmarokkal fogja meg és húzza, húzza magához, hogy a legkisebb darab is órákig magához kösse a figyelmet. Pedig nincs sok időnk. Mint a levegőben az országok felett, ezen a régmúlt világon is csak át kell szaladnunk. De még így is egy életrevalót lát az ember.

A falak, a polcok, az asztalok, a termek telve az emberi kultúra legrégibb tanúival. De legtöbb a bebalzsamozott múmia és az aranyeszközök, dísztárgyak tömege. Tehát így kezdődött a történelem is: arannyal és halottakkal.

Hosszasabban csak a Tutankhamen-gyűjteménynél időzünk s már menekülünk is ki a szabad levegőre, az élő nap-sugárra. Túl sok ahhoz bent a halott emlék, hogy az élő könnyen megbarátkozhasson velük. Nem vagyok babonás s nem hiszek azokban a baljóslatú mesékben, amelyek ezekhez a régi sírtárgyakhoz fűződnek, mégis jólesik újra a sok mozdulatlan, néma időmúlást jelző emlékekkel teli levegő után látni, hogy fújja a szél az udvaron a pálma karcsú leveleit. Kint egyszerre kitör belőlünk a kacagás, az élettudat öröme, pedig bent önkéntelenül is szinte lábujjhegyen jár az ember s a csodálat is csak suttogva tör elő.

A városban különben mozgalmas az élet. Az olasz király látogatására mindenütt ott leng a középületeken a zöld-fehér-piros trikolór. Az üzleteken csodálatos írás-gyűjtemény-feliratokat látni: van itt angol, arab, héber, görög és még örmény cég felirat is. Akárcsak a város épületei, az élet benne maga is bizarr keveréke Nyugat technikai kultúrájának és Kelet lelkivilágának.

Ebéd után kimegyünk a repülőtérre Almásy és Penderell alezredes társaságában. A repülőtér mellett katonai sátoztábor van. Lehet úgy egy ezredre való. A homokba vert sátozkarókhöz gyönyörű lovak vannak kötve. Penderell megemlíti, hogy ezek a katonák nem ismerik a kaszárnya fogalmát. Mint a «civil»-életben, a katonaságnál is kint élnek a homokon, sátor alatt. A tábor két végén levő homok-



dombokról éppen szorgalmasan gyakorolják a zászló-morset. Egy zászlóalj menetel velünk szemben. Mindent tűró keleti arccal verik a port vékony, barna lábszárakkal. Rövid nadrág és khaki-ing fedi agyonaszalódott, de izmos barna testüket. Fejükön magas khaki-turbán. Érdekes ellentét a modern angol felszerelés ezzel a régi keleti fejfedővel szemben. Itt még nincs Kemál, aki leparancsolja egyik napról a másikra a fejekről a próféta előírásait. Érdekes, a puskájukat szíjon viselik, mint mi, de a balvállukon. Hosszan utánuk nézek. Furcsa látvány és furcsa érzés az eddig megvetett és rab-szolgasorban tartott színesek kezében látni a hatalom jeleit és eszközeit, a modern fegyvereket.

Kint a hangár előtt gömbölyű kis arabot találok a Gerle mellett, amint pirosfezes fejét előrenyújtva, valamit nagyban jegyezget a gépről. Megkérdem, hogy ujságíró?

— Nem, — mondja — repülőtéri orvos vagyok s szeretném a gép utasainak a személyi adatait megkapni.

Ahá, erről már hallottam, hogy Egyiptomban nagyon vigyáznak, hogy valami betegséget ne hurcoljanak be az idegenek az országba. Ezért is örültünk, hogy az amseati leszállás folytán El Solumban nem kellett leszállani, mert akkor ott kellett volna az orvosi «vizsgálaton» — ami a gyakorlatban fejenként egy angol font lefizetését jelenti — keresztülesni. El Solumban ugyanis a repülőtéren nincs kint orvos, meg kell várni, amíg az a községből kijön. Az ilyesmi pedig itt keleten nem valami nagy sebességgel szokott végbemenni s ki lettünk volna téve annak, hogy sokkal hamarabb ráanksötétedett volna az éjszaka, mielőtt még a Nilust elérhettük volna. Akkor pedig aludhattunk volna kint az éjszakai hidegben a homokon, ha ugyan Allah pusztában kóborgó szegénylegényei másképp nem határoztak volna. Mindenesetre nevetséges, hogy éppen az európaiaktól tartanak ennyire Egyiptom egészségének őrei, amikor azt hiszem egy kis betegséggyűjteményért itt nem kell a szomszédba menni. Igaz viszont, hogy az európai fizetéképes, és ha már itt van, mérgesen bár, de lefizeti azt az egy fontot s végeredményben örülhet, hogy az udvarias arab orvos azt szépen megköszönve, elteszi s eltekint attól,





A «Szent sír» templomának elhanyagolt bejárata.





Jeruzsálem. Damaszkuszi kapu.



A Getsemáné-kert.





Filiszteus falu.



Az öreg, kopasz Libánon a szárnyaink alatt.





Szíria. Aleppói utcarészlet.



Francia katonai gépek portyáznak Szíria felett.  
A fészük Aleppóban van



hogy valami keleti módszerrel meg is vizsgálja az idegen effendit.

Úgy beszéltük meg Tiborral, hogy ha már a luxori kirándulásról le is kellett mondani, a motor áttisztítása után a próbarepülést a Kairótól délnyugatra fekvő félbalatonnyi Birket Karun mentén elterülő oázis megtekintésével kötjük egybe. A távolság oda-vissza kétszáz kilométer s mégis látunk egy nagyobb oázist is. Közben pedig a filmezést is megcsináljuk a piramisok felett s megnézzük, milyen a Kairótól délre elkeskenyedő Nilus mentén a világ.

A rekkenő délutáni melegben hatalmas porfelhőt verve, startoltunk el a repülőtérről s a várost felülről megnézve, egyenesen a gizehi piramisok felé tartunk. Én vezettem a gépet. Tibor pedig már készen tartja a kis Kodakot, hogy megörökítse azt a nem mindennapi élményt, hogy repülőgépről mint néznek ki ezek a néma óriások. Sajnos, az alant elterülő képre csak mellesleg tudok figyelni, mert rendkívül dobálás a meleg levegő. Azonkívül erős északi szél is van. Vigyázni kell, nehogy nekivágja a Gerlét valami széllökés valamelyik piramis oldalának, amint közöttük nyolcasozunk, mert mélyen lentjárunk, egészen a piramisok derekánál. Lent, látom, hogy forgatják a filmkészüléket. A Kheops-piramis tetején a kirándulók leintenek hozzánk. Lent rengeteg autó, teve és ember. Hej, csak az egyik piramis volna a mienk otthon, mekkora idegenforgalmat lehetne vele csinálni. Mert itt — pedig messze esik — temérdek látogató van. A Szfinx-felőli oldalon katonai sáttortábor van, éppen sorakozik egy csapat lovas. Jó lesz nem sokat hát itt keringeni, mert hátha valami «légi kihágást» követünk ezzel el s ezek itt majd feljelentenek. Még egyszer megkerüljük a hegyes köveket s délre fordítom a gépet.

Pár perc múlva elérjük a legrégebbi, a lépcsős sakkarai piramist. A Nilust itt már jóformán egészen közrefogja a sivatagi homok s csak keskeny zöld parti szegély kíséri. A jobbpart lépcsősen ereszkedik a folyóig alá. A legfelső terrasza, vagy háromszáz méteren, homoksivatagba megy át, míg a lépcsők agyagos kövek s veresen fénylenek a perzselő napsütésben. A vizen jellegzetes vitorlás bárkák úsznak.



Innen felülről azonban mozdulatlanoknak látszanak a mi sebességünkhöz képest. Eredetileg úgy terveztük, hogy alacsonyan repülünk a Nilus felett, hogy egy pár szép felvételt lehessen róla csinálni. A motor, illetőleg az olaj azonban nem nagyon tud húlni a földközeli nagy melegben, pedig elég nagy hűtőfelülettel van ellátva, s ezért a motor kímélése céljából kénytelenek vagyunk följebb menni a hűvösebb rétegekbe.

Ezer méteren vagyunk, amikor kissé nyugatra fordítom a gépet az opálosan csillogó nagy tó felé. Gyerekjáték a tájékozódás, hiszen szinte a végtelenségig el lehet látni. Az égen nyoma sincs a felhőnek.

A Birket Karun a Nilustól kapja a vizét s a szintje a tenger szintje alatt van negyvennégy méterrel. Régebben a Nilus áradásakor lényegesen nagyobb lehetett s az árterületét az árvíz iszapja töltötte fel. Most, a szabályozott Nilus mellett az iszappal termékennyé vált terület üdezőld színnel lepi el a sziklakkal és dűnékkel határolt hatalmas tálat. Ez a világ egyik legnagyobb oázisa. Lehet vagy hatvan kilométer hosszú és negyven széles. A kifehérlő központjából, Medinet el Faijum-ból keskenyvágányú vasúthálózat vezet szét a gyönyörűen megművelt, gazdagon termő földeken át a falvakba és telepekre. A központból azután rendes vasútvonal vezet a nilusmenti fővonalhoz. Túl a zöld területeken azután végtelen sárgaságba vesz el a tekintet: a nagy Lybiai-sivatag terül ott el, nagyrésze még ma is ismeretlen s a térképeken csak fehér folt mutatja a nagy feladatot, ami ott még a geográfusokra vár. Arra megy hát egy pár nap múlva Almásy az expedíciójával!

Amint fordulok a géppel s a délutáni Nap a hátunk mögé kerül, szemünkbe nevet titokzatos arcával a levegő homokja: északkeletre sárgás-vörös ködben vesz el a kilátás, de megint csak a szemmagasságunkig ér. Ezer méteren vagyunk. Persze, eddig lopva kísért, nem láthattuk, mert a Nap magasán volt s különben is orvul a hátunk mögött lapult meg ez az alattomos szörny. Vagy csak úgy látszik s mi eddig is benne repültünk? Gázt adok s húzom a gépet magasabbra, magasabbra, hogy ne az alsó sűrű réteg-



ben repülünk vissza Kairó felé. A motor azonban a teljes gáznál erősen melegszik, hiszen a homok szinte idáig tüzel. Vissza kell tehát venni valamelyest a gázt, ezzel azonban az emelkedés is lassúbb lesz. A visszavezető légvonaltól kissé jobbra tartok, arra mintha ritkább volna a homokfüggöny. Egészen kétezerhatszáz méterre emelkedünk így, de hiába, a már észlelt jelenség ismétlődik: a homok felső határa csak látszólagos, az emelkedéssel ez is mindig a szemmagasságba emelkedik. Mint óriási, prédáját hipnotizáló kígyó feje az áldozat bódult ingadozásait, mintha a szemsugáron keresztül egybe volnának szöve, pontosan követi.

Abbahagyjuk tehát a céltalan emelkedést s inkább erős gázelvétellel kímélem most már a motort s nekivágunk a sárga ködnek. De mintha csak álom volna, akárcsak a szivárvány, állandóan hátrál a vízió előttünk s bármennyire iparkodunk is, nem érjük utól s nem tudjuk megelőzni. Pedig jóval Kairó alatt átkergetjük a Niluson. Végre is balra fordulunk s leszállunk a repülőtérre.

Almásyék kint várnak s megtudjuk, hogy bizony nem lett volna szabad olyan alacsonyan repülni a piramisok között, mert ez légi kihágás. Léven a megengedett minimális magasság felettük, a túristaközönség biztonsága érdekében ötszáz méter. Reméljük, hogy holnap reggelig nem fog befutni a jelentés, mi pedig akkor már útban leszünk Jeruzsálem, illetőleg Gaza felé.

Csak a mai homokrepülés ne ártott légyen a motorunknak, mert akkor hiábavaló volt a kétnapi fáradságos munka, amivel a motorunkat az előző homoktól megtisztítottuk. Az itteni repülőgépek persze mind homokálló levegőszűrővel vannak ellátva. Este nagy búcsúvacsorát rendezünk; angol barátunk, Penderell alezredes is megjelenik rajta.

### A Szentföldön és Kisázsian keresztül.

*Március 10.* Ma fogjuk tehát elhagyni a «szolgásnak a földjét».

Korán reggel kimegyünk a repülőtérre. Gépünk útra-



kész, már tegnap este feltöltöttük benzinnel. A repülőtérén nem valami nagy az élet. Péntek van, a mohamedánusok vasárnapja. Reméljük, hogy talán ez is késlelteti a tegnapi «kihágás» elintézését.

Míg én a gépet még egyszer átnézem s a csomagokat berakom, Tibor bemegy az irodába a pénzbeli dolgokat elintézni. Nem valami vidám arccal jön kifelé. Bizony jó kis összeget kivágtak belőlünk mindenféle lehetetlen érvelésekkel. Amikor Tibor az útközben reátapadt angolsággal tiltakozni próbált ez ellen, az angol tisztviselő csak hallgatta egy darabig s nézte a barnára sült képét és nem egészen pisze-szabású orrát s a végén udvariasan felajánlotta, hogy csak beszéljen nyugodtan Tibor arabul, ő azt is megérti. Tibor azonban inkább fizetett.

Már jár a motorunk, amikor egy finác jön hozzánk s int, hogy állítsuk le a motort. Ahá, gondolom, a tegnapi repülés! De nem, csak a csomagjainkat kell még egyszer kiszedni a gépből, hogy átnézzék a «vegyszereket».

Értetlenül nézünk egymásra, hogy hát ez meg mi akar lenni. Biztosan megint fizetni kell majd valamiért. Tibor már kezdi elveszteni a türelmét, amikor kiszül, hogy a finác egy francia repülővel téveszt össze bennünket, akinek átrepülési engedélye van már s geológiai kutatásokhoz különböző vegyszereket fog vinni magával, amikre vámentességet kért.

Végre minden rendben van s nyolc óra ötvenkor elstartolhatunk.

En vezetem a gépet, hogy a tegnapi homokrepülések után a műszereken megfigyelhessem a motort. Ötvenhetes iránytűállást követünk. Balra tőlünk az Ismailije-csatorna halad, hogy összekösse rövid úton Kairót a Szuezi-csatornával. Jobbra végeláthatatlan sárga homoktenger. Erős északnyugati szelünk van, ez oldalba kap bennünket s meglehetősen késleltet. Kint, a homoksivatag felett dolgozik is erősen: egész tornyokat emel fel a porzó dűnékről. Ezért kissé balra húzódunk, hogy távolabb legyünk a veszedelmes szomszédságtól.

A delta felől szép sorban alacsony felhőréteg húzódik



felénk, de a melegtől sugárzó homok felett sorban belevesznek a semmiségbe s csak vagy nyolcezer méteres magasságban alakulnak át újra bizarr, legyezőalakú cirrusfelhőzetté; formájukban nem győzünk eleget gyönyörködni.

Tell el Kebir-nél keletre fordul a csatorna s elmaradnak mellőle a delta zöld, növénydús tájai. Homok veszi mind a két oldalról közre s csak itt-ott látni valami kevés megnyugtató zöld színt.

Egy óra alatt elérjük az ismailije angol katonai repülőtérét. Nem szállunk le, csak felülről nézzük meg a hangárokat s előttük a gépeket.

Jobbra előttünk a Szezi-csatorna jókora tóba, a Keserű-tóba torkollik, balra pedig nyílegyenesen halad Port Said felé.

El Ferdan-nál haladunk át a csatorna fölött. Kétoldalt hatalmas homoktöltés, a kikötört homok szegi, rajta sorban a jelzőházakkal s a nyugati töltésen vasútvonallal. Messze ellátni északra, végig a csatornán s látni jól az egymást követő hajókat.

A túlsó part, az már Ázsia. Még egyszer visszanezünk búcsúzóul Afrikára s megkönnyebbülve állapítjuk meg, hogy igaz, itt még egyiptomi területen, de már más világ-részben vagyunk s nem igen vonhatnak már felelősségre a tegnapi repülésért a fáraók sötétbőrű ivadékai.

Ázsia azonban nem valami nagy dísszel fogad. Homok és homok mindenfelé. Csak itt-ott látni egy-egy árva pálmát a kietlen homokon. Érdekes, az ilyen magános pálma a levegőből, az erős naptűzésben vakító homokon nem zöldnek, hanem feketének látszik. Igazi halott világ, még a kevés növényzet is gyászol.

Néhol van vagy egy tucat pálma is együtt. Valószínűleg kút van a tövükben. A térképen tényleg több kúthely van bejelölve. Azonban ezer méter fölött járunk, az ilyen kis részleteket nem tudjuk szabadszemmel már kivenni.

Messze délre hatalmas hegységek sárgállanak elő. Kősziklák, minden növényzet nélkül: a Sinai-félsziget hegyei. Igazság szerint tehát itt levetett sarukkal kellene repülni, mert most aztán sorban bibliai helyek következnek.



Egy félóra mulva már a tenger közelében haladunk tova. A part mentén hosszú mólószerű földnyelvek, igazi turzások húzódnak, néhol szigetsorokra bomolva a parttól vagy nyolc kilométernyire. A parti homokon alattunk karaváncsapások között vasútvonal húzódik Palesztina felé. De micsoda vasútvonal! A tegnap este kerekedett erős szél helyenkint kilométereken keresztül teljesen befedte az egész felépítményt homokkal, úgyhogy csak sejteni lehet, hogy merre halad a homok alatt a sín pár. Azt hiszem, a hó-  
 ekék és kaparók itt nem lehetnek ismeretlenek. Milyen keserves lehet az előretörés egy ilyen homokfúvás után.

Saijat kis halászfalu. Ettől kezdve síma, szinte öbölmentes a part. Amint elérjük a palesztinai határt, füves, kaktuszos területek fogadnak. A homok azonban néhol elővicsorítja halálfogát, de mind-mindjobban elmarad.

Gaza régi filiszteus város. Bennünket jóformán csak a repülőtere érdekel, ez is csak azért, mert ez a legközelebbi repülőtér Jeruzsálemhez. Pedig onnan így is jó hatvan kilométernyire van. Van ugyan közben egy angol katonai leszállóhely, de ott se hangár, se szolgálat.

Már a levegőből örömmel állapítjuk meg, hogy szép, üde zöld fű fedi a repülőteret. Micsoda élvezet lesz ide leszállani a sok homok után! Tényleg úgy érzi az ember, hogy az ígért földjére érkezett, ahol, ha nem is tejjel és mézzel folyó Kánaánt találunk, de fű van, zöld, üde fű. Pont dél van, amikor leszállunk.

Nemsokára utánunk megérkezik az Imperial Airways óriási Hannibál-típusú utasszállító repülőgépe, majd a hollandus-indiai járat Fokkerje is. Szép kis találkozó. Benzint vesznek fel s már mennek is tovább: az angol gép India, a hollandus Európa felé.

Az egyik forgalmi géphez utasokat hozott ki egy arab soffőr Jeruzsálemből, visszamenet üresen menne s így sikerül megalkudnunk vele. A Gerlét betoljuk a bádoghangárba, magunkhoz vesszük a Jeruzsálembe szóló postazsákot, s már indulunk is a bibliai város felé.

Gaza-ból nem sokat látunk, mert az utat szegélyező bokrok és a kerítésként ültetett hatalmas levelű fügekaktu-



szok a város szélén, ahol mi áthaladunk, a kilátást teljesen elzárják, s csak egy pár megszokott keleti külsejű viskót látunk. Később azonban több kisebb filiszteus falun vezet át az alig kövezett, hepe-hupás út. Bizony, másképp képzelem az ember a szentföldi házakat, mint azok a valóságban a szemünk elé tárulnak. Vályogfalak agyagtapasztással; legtöbbje meszelve sincs. Ablak csak itt-ott látható, az is jó magasan és szinte csak tenyérnyi nagyságú. A tető pedig a négy falra ráhelyezett leveles ágakra rátapasztott agyag. Az ereszhelyén kilógnak a vékony ágak s néhol még zöldel is a levél. A tető egészen lapos, vagy talán még inkább homorú, az agyag súlya alatt behajolva. Lefolyása nincs, csak valószínűleg átszivárgása. Vajjon hogy nézhet ki egy ilyen «ház» szobája jó záporosó után?

Pedig valószínű, hogy lenne módja a lakosságnak rendes házakat is építeni, hiszen itt már a vidék nem holt homok, hanem televény föld. A nyugati szél pedig erővel is ellátja a vidéket. Csak hát persze a szorgalmas, észszerű munka kellene hozzá.

Szántóföldek mellett ráz bennünket a kopott autó tova. Kint dolgozik az egész «család». A gazda faeke elé fogott számmárral és tevével hasítja az agyagos, kavicsos földet. Furcsa fogat. Az ember azt hinné, hogy a vézna kis szamár rögtön átlépi a mögötte haladó tevé. Mert egymásmögé vannak befogva. Arrébb az asszonyok kapálnak. A férjem-uram azonban nem mindenütt erőlteti meg magát: néhol a mesgye mellett ül s a szomszédjával a porbahúzott vonalakon kavicsokkal valami sakkszerű keleti játékkal üti el az időt. Mellette persze ott a kávésedény s alatta ég valami. Az asszonyok pedig közben végzik a munkát.

Helyenkint érdekes menetekkel találkozunk: elől a jóltáplált férj kocog olyan kicsi, vézna számmáron, hogy szinte érthetetlen, hogy a kis állat lába nem roggyan össze a súly alatt, amint szaporázza a jóformán helybenjáró lépteit. A családfő után libasorban a feleségek következnek, kerti szerszámokkal vagy gyerekekkel a hátukon. Az arcukat elfedi az elébe kötött kendő s szóltanul, fáradtan iparkodnak az előlhaladó számmár után. Szinte látom az asszonyi érdekek ki-



alakulását: a számarnak keveset adni enni, hogy ne tudjon előttük nagyon sietni, a férjnek ellenben minél többet, hogy jobban terhelje a gyöngé kis szamarat. Szegény kis számar, ő az áldozat ebben a keleti rendszerben. Pedig nagyon népszerű állat. Szinte nem is látunk gyalogos férfit az országúton. A számar itt a kerékpár. Éppen, hogy csak a jelzés nincs rajta: Csepel.

A piros fezek közé mind több és több fehér, legalább is fehérnek gyártott, kupakos nemez fejfedők vegyülnek s a burnuszokat is felváltja a kaftán. Nemcsak a népesség, de a vallások is kezdenek keveredni. Az útunkon idáig a bennszülöttek csaknem kivétel nélkül mohamedánusok voltak. Itt azonban az iszlám mellett kereszténység és zsidóság is helyet foglal. Mindez azonban nem sokat változtat itt az élet folyásán. Úgy megy az most is, mint talán évszázadokkal, ha ugyan nem évezredekkel, ezelőtt.

Egyórai keserves út után végre el Ramleh-nál elérjük a jaffa—jeruzsálemi modern műutat. A vidék képe is egyszerre megváltozik. A kerteteket szegő áthatolhatatlan kaktuszsövény elmarad, s helyét drót vagy lomblevelű sövény foglalja el. A megmunkált földek is sokkal rendesebbek. Szép gyümölcsös kertek, főleg narancsfákkal, sorakoznak egymás mellé. A fák közül pedig a legmodernebb skatulyaformájú villák világlanak ki élénk fehér, vagy sárga színükkel. Az új zsidó telepítések ezek. A nyugatról jött telepesek magukkal hozták a kultúra eszközeit is s ezekkel rohamosan halad a vidék átalakulása. Ez ugyan egyelőre még csak a tengerpart közelében észlelhető nagyobb mértékben. Beljebb, amint kezd a vidék emelkedni s a termőföldeket a kopasz mészkő-sziklák mindjobban kiszorítják, a kulturális előretörés még alig látható. Legföljebb az elsőrangú műút jelzi, hogy új korszak készül felborítani az évek hosszú-hosszú során változatlanul lepergő élet megszokott rendjét. A sziklák között csak itt-ott látni egy pár vézna kis olajfát. Az út mentén azonban kihasználják a földet: a mészkősziklák oldalában, ahol az emelkedés nem nagyon nagy, mesterséges terraszokkal tartják fent a földet, szépen zöldel már rajtuk a vetés. A soványabb



helyen pedig állatok legelésznek. De hol vannak ezek a mi állatainktól? A tehének alig borjúnagyságúak, a kecskék és a juhok szintén el vannak maradva a növésben. Lám, a szamarak is milyen kicsinyek.

Utunk néha merész szerpentinákon halad hol fel, hol le, mígnem egyszer csak egy kis emelkedő megmászása után előttünk a szent város: Jeruzsálem. Jól felkapaszkodtunk, hiszen 790 m-re vagyunk a tenger szintje fölött.

A Nap már közel jár a láthatárhoz s aranyos fényével telehinti a város fehér és sárga falait. Itt-ott a gömbölyű, fehér kupolák közé egy-egy vörös cseréptető is vegyül. De csak annyi, hogy a színharmóniát élénkebbé, erősebbé tegye. Köröskörül a sziklák is sárgás-vörös fényben ragyognak s fent az égen a felhők is ebben a színben játszanak. Az aranyos, sárgás, fehéres, vörös színkeverékben szinte elvész az a kevés, sápadt zöld, amit a gyér növényzet képvisel.

Balról kerüljük a várost. Utunk a város kőfala tövében vezet. A kövek szinte belekiabálják az emberbe a rég tanult bibliai idézeteket s a zsoltárok dallamát.

Ez hát Jeruzsálem, a beteljesülés városa.

Jobbról árnyékot vetnek ránk a falak, balról kis völgy. A túlsó oldalon azonban ragyog a köveken és az épületeken a lenyugvó napsugár s a karcsú cédrusok és az öreg, tépett olajfák között görög stílusú épület áll: a Getsemanekert. Arab soffőrük már tudja a teendőt, kanyarodik arrafelé. Rácsos kerítés és kapu előtt állunk meg. Bent az udvaron egy csuhás barát dolgozik a virágok között. Belépünk a kertbe s megállunk az öreg olajfák között. Már alig van águk, csak egyetlen vastag bunkó a törzsük. Olyanok, mint valami villámsujtotta, agyontépázott öreg fűzfa. A barát franciául beszél s bevezet az épületbe, a templomba. Az oltár az a kő, ahol Jézus az utolsó imáját mondta elfogatása előtt. Csak annyi fény van, amennyi így este a színes ablakokon keresztül befurakodik. A barát magyaráz:

— A templom utolsó renoválása alkalmával a nemzetek ajándék-freskóival díszítették a falakat.

Sorra gyújtja fel a lámpákat s mondja a képet aján-



dékozó nemzet nevét, majd felgyújtja a hatalmas oltárkép lámpáit. A kép Jézust ábrázolja azon a sziklán térdelve, ami most az oltár, amint imádkozik. Egyszerre a kíváncsian ide-oda tekintető szemünk mintegy varázsütésre megmerevedik, s a kép bal alsó szögletébe akad: a magyar, angyalos birodalmi címer van ott, jó egy méter magas nagyságban. Szólani sem tudunk. A barát szava töri meg a csendet:

— Igen, ezt Magyarország ajándékozta.

Nem lehet leírni ezt az érzést. Hiszen ez az első jel, ez az első darab az otthonból, amióta eljöttünk. S éppen itt, ahol az emlékek az érzést amúgy is úgy megragadják. Talán tíz percig is néztük a képet, a piros-fehér csíkokat, a kettős keresztet, a félholdra és a csillagra tekintő sást, mintha sohasem láttuk volna még. Ennek a pár percnél érzés-özöne megérte azt a fáradságot, ami utunkkal idáig járt. Szinte a levegőben járunk, amint csetelve-botolva kifelé haladunk az öreg gyökereken át. Egy ágat elteszek az egyik olajfáról. Elköszönünk a baráttól s haladunk a kocsival a város kapuja felé. Mielőtt azonban a szűk kapu szája elnyelne bennünket, még egyszer visszanezdek a Getsemanekertre, az Olajfák hegyére.

A szűk sikátorokon keresztül egyenesen a volt osztrák-magyar hospice-ra megyünk s itt szállunk meg.

Este a lapos tetőről gyönyörködünk a városban s hallgatjuk Fellingner püspök, a hospice osztrák vezetőjének magyarázatait.

*Március 11.* Reggel már korán talpon vagyunk. Sok tennivalónk van, mert ebéd után szeretnénk tovább repülni Damaszkuszba.

Elsősorban is a postát kell elintézni. A hozott leveleket már az este leadtuk, most a vinnivalókat kell még elintézni. Természetesen mi is jó egy pár lapot írunk haza, amit majd magunkkal viszünk, mint az első magyar szentföldi légipostát. Sajnos, vasárnap lévén, elég későn tudjuk a posta-ügyet elintézni s így a nézgelődésre bizony nem sok idő marad. Mindenesetre a Szentsír-templomot fel kell keresni.



Az utcák nagyjából úgy néznek ki, mint Tripoliszbán, azzal a különbséggel, hogy Tripolisz síkon épült s így az utcák egyenesek, de itt a hegyes terepalakulat következtében ide-oda kanyarognak a keskeny sikátorok.

A piac-utcán haladunk át. Kétoldalt az alig két méter széles utcán végig bolthajtások alatt húzódnak meg az árusok odui. A levegő bizony elég nehéz, nemcsak a sok romló áru- és ételhulladéktól, hanem a fűszeres, készülő keleti ételek szagától is. Kíváncsian nézünk jobbra-balra a nagy nyüzsgésben és zshivajban, hiszen ilyent nem igen látunk egyhamar. Végre átvergődünk a piacon s kérdezősködésünkre mutogatják az utat a templom felé. Nem is nagyon kell kérdezősködni, mert a kegyesüzletek sora egyenesen odavezet. Közben mi is vásárolunk egypár kegyes emléket.

Bizony másképp képzelem el az ember ezt a templomot. A szűk utca csak egy-két házhelynyi térségbe torkollik, ahol apró lakóházak közé van beékelve a Jézus sírja fölé épített régi templom. Már kint megrohannak a hadaró arabok s vezetőül ajánlkoznak egymásután mindenféle nyelven. Tibor az egyiket végre megúnja s franciául rá szól, hogy ne zavarjon bennünket. Na, ennek sem kellett több, csak ezt akarta tudni, hogy milyen nyelven beszélünk még azon az érthetetlen nyelven kívül, amivel egymás közt társalgunk. Szinte ömlik belőle a francia magyarázat s többet egy lépést sem tágit mellőlünk, utánunk jön beszélve be a templomba is.

Amint a homályos középső térségbe, a nagy kupola alá érkezünk, rengeteg zászló, ezüst meg réz füstölő és oltári lámpás ötlök először is a szemünkbe. Mindmegannyi fogadalmi tárgy. Középen díszes emelvény, alatta van a sírhely, ahova csak leguggolva lehet az alacsony és szűk ajtón bejutni. A templomban sok ember jár ide-oda. Valamennyien zarándokok, turisták. Az oldalhajók részben emelteszerűen vannak, de mindenfelé istentiszteletek folynak. Majdnem mindegyik hajóban van valami legendás kegytárgy.

Sötét, kőbevált pincelejárathoz érkezünk. Homályos



világítás mellett haladunk le a lépcsőkön. A keresztes-háborúk idejében itt állott az oltár. Most teljesen üres. csak egypár gyertya ég a kopott kőszobrok mellett. A falak azonban tele vannak vésvé háromujjnyi keresztekkel: a keresztesvitézek rótták azokat oda. Vajjon hány, magyar kezektől vésett kereszt lehet közöttük? Ki tudná megmondani?

Végül még a hazulról reánk bízott, meg a most vett kegytárgyakat megszenteltetjük s sietünk haza ebédelni, mert már nagyon eljárt az idő.

Ebéd után éppen búcsúzunk a püspöktől, amikor egy öreg pap jön be, aki, mikor hallja, hogy négy órakor akarunk startolni, nagyon kezd sajnálkozni. Ugyanis az északi városok keresztény lakói megkérték, hogy imádkozzon egy kis esőért, mert a nagy szárazság miatt minden elhervad és kiszárad. A jó öreg pedig azt ígérte, hogy ma délután négy órakor fog esőért imádkozni. Így azonban meg fogja változtatni a szándékát, hogy még jó időben tudjunk tovább repülni s majd csak öt órakor fog imádkozni. Lehetetlen meg nem hatódni ennyi szíveslátás után.

Elmentünkben még megnézzük Mária halála helyét s az e helyre épített templom magyar oltárát.

Soffőrünk egy rövidebbnek mondott útnak vág neki, ha ugyan ezt a tevecsapást és vízmosást, amelyen haladunk, útnak lehet nevezni. Csodálatos, hogy mit kibír egy ilyen öreg Ford-kocsi.

Egy kisebb karavánnal is találkozunk. Hat lovas arab álldogál az út mentén. Vezetőjüknek hosszú, görbe kard lóg az oldalán. Vizsgálódva néznek bennünket. De, úgy látszik, nem sok piaszttert néznek ki belőlünk, mert szó nélkül tovább engednek, majd lóra kapnak s velünk ellenkező irányba elvágtatnak a dombok mögé.

A sok rázástól lélekzeni is alig tudunk, amikor a kocsiból kiszállunk. A gépet azonban már nem toljuk ki a hangárból, mert sötét viharfelhők gyülekeznek az égen. Mire startolhattunk volna, négy órakor, megered a leg-sűrűbb zápor, amit valaha csak láttam. Bemenekülünk a barakképületbe, de a küszöbön keresztül még ide is be-



folyik a víz. Na, úgy látszik, az öreg pap mégsem tartotta be az ígétét. Legalább előbb jött volna az eső, hogy ne jöttünk volna ki a messze fekvő repülőtérre. Hiszen délután még sok mindent megnézhattunk volna Jeruzsálemben. Így pedig a szűk barakkszoba ablakán át nézhetjük a depressziók elvonulását. De most már mindegy, itt kell aludnunk.

*Március 12.* Nem esik, de az eget még mindig fellegek borítják. Nagy vihar volt s egész éjjel esett. Az erős vitorlavászonból készült szélzsák rongyokban lóg a hangár tetjén. Mindez nem volna baj, csak a felhőzet ne feküdne olyan mélyen, mert így aligha tudunk a helyenkint kétezer métert meghaladó útvonalunkon, a Libanonon át Damaszkuszba, majd onnan az Antilibanon felett Aleppóba repülni. Nincs mit tenni, meg kell változtatni az útirányt. Az erős nyugati szél valószínűleg végig felhővel fedi a Libanon hosszú hegyláncát. Meteorológiai jelentést a vonalról nem kapni. Elhatározzuk tehát, hogy lemondunk a damaszkuszi leszállásról s megkíséreljük, hogy leszállás nélkül jussunk el Aleppóba. A távolság nem nagy, mindössze 610 kilométer. Csupán csak az a kérdés, hogy találunk-e majd a felhőzet alatt átjárót a tengerparti hegyláncon keresztül, mert a felhőzet alja alig háromszáz méteren lóg.

Amíg a térképet tanulmányozzuk, a hosszú, piros fezes, fehér kaftános arab pincérünk háromszor is beszél hozzánk, hogy elhúl a reggeli kávé. De ezt oly komolyan mondja, mintha ezen fordulna meg a további utunk sorsa. Meg kell adni, ahol angolok vannak, ott kényelem és tisztaság van mindenütt. A repülőtéren csak barakképületek vannak, de a berendezés és a kiszolgálás kitűnő. Igaz, hogy ára is van. A felszállás és a leszállás díja egy-egy font s a többi árak is ehhez igazodnak.

Kilenc óra tíz perckor starthoz gurulunk a puhára ázott repülőtéren és búcsút mondunk a Szentföldnek. Jaffáig gyöngén permetező esőben haladunk északra a tengerpart mentén. Végig síma, öbölnélküli a part egészen Haifaig. Az enyhén emelkedő hegylábnak egész alacsonyan nekifeküsznek a tenger felől kigördülő sűrű fellegek. Haifa



előtt kezd sziklásabb lenni a tengerpart, úgy, hogy nem is látjuk a szép kikötőt, csak akkor, mikor a Dzsebel Mart Eliasz sziklás gerince felett átrepülünk. A Rasz el Kerum kiugró foka jól megvédi a hullámokkal szemben az öbölben horgonyzó, nagyszámú hajót. Az enyhén ívelő Akka-öböl Haifától Ptolemaisig terjed, utána sziklás partok következnek. Az öreg Libanon agyonrepedezett csupasz hátát kitolja egészen a tengerig. A nappali melegedéssel a felhőzet alja vagy hatszáz méterre emelkedett, így többet látunk a kőóriás testéből. A híres cédrusoknak tényleg még csak hírnöke sincs már. Fű és valami kevés bozót is csak a tátongó szakadékok mélyén tud meghúzódni. A gyakori heves záporok, amiket az uralkodó nyugati, viharos szelek hoznak a Földközi tengerről, alapos munkát végeznek. A kétségbeesetten kapaszkodó televényföldet környörtelenül lesodorják a hegyoldalokról s így ránk csak a kopasz kövek merednek. A víznek azonban nem csak az agyagos föld, de a kövek sem tudnak ellenállani. A kimosott szakadékok sűrűn követik egymást. Bizony itt kényszerleszállásra alkalmas terület nem igen kínálkozik. Mégis szépek ezek a vad sziklák. A szakadékok oldalában sokhelyütt lehet terraszos kerteket látni szép kis villákkal.

Most azonban valami más köti le a figyelmemet. Tiboron van a vezetés sora, én az első ülésben ülök a térképekkel. Egyszerre csak a párolgó ricinusolaj émelyítő szaga üti meg az orromat. Felfigyelek. Néha ritka, fehér füst hagyja el a motorszellőzőt. Leveszem a gázt s megkérdezem Tibort, mennyi az olajhőmérséklet. Hatvan fok. Tehát egyáltalán nem sok. Igaz, hogy ebben a hűvös, esős levegőben talán ötvenöt sem kellene, hogy legyen. Lehet azonban, hogy csak nekünk tűnik fel a kairói meleg után hidegnek ez az idő. A füstölés közben el-elmarad, de gyanúm nem alszik el. Mintha a motor hangja se volna oly egyformán éles, megszokott s mintha a fordulatszámhoz képest a gázemelyű állása is előbbre volna. Mindegy, most nem lehet semmit sem csinálni, hiszen alattunk szikla lát követ. Haladunk tehát tovább Tyrus, majd Sidon felett Beirut felé.



Beirut már a francia fennhatóság alatt álló Szíriához tartozik. Már messziről látni a Haifához hasonlóan a kiugró fok északi partján épült kikötővárost. A zord, sziklás táj mintha enyhülne valamit. A felhőzet is kezd a sötét-szürkéből fehérbe átmenni. Tripolisz előtt szakadoznak a fellegek, néha a Nap is áttűz közöttük s a Libanon északra meghajlott dereka, a Homs felé húzódó völgy előtt kibújik a fellegek közül. A háromezerkettőszáz métert meghaladó csúcsok azonban mélyen befűrődnek a gomolygó fellegekbe. Ez azonban bennünket nem aggaszt. Fontos, hogy a tisztulással szabad az út a völgyön át a belső vidékek felé.

Búcsút veszünk a tengertől és nagyjából a vasútvonalat követve, északkelet felé, Homsz-nak tartunk. A mindinkább erősödő nyugati szél gyorsan ragad bennünket tova a hegyek közé. A vasútvonal pontosan követi a benyúló völgy alakját s kissé visszahúzódik déli irányba. A Libanon folytatása, a Dzsebel el Nusairiyeh déli nyúlványai a megemelkedett felhőzet alatt vannak, így rajtuk átvágva, megrövidítjük az utat. Amint áthúzzunk a hegyek felett, jobbra előttünk látszik Homs városa s tőle dél-nyugatra a tó csillogó vize. Most csak szépen kell tartani az iránytű szerint az irányt, amíg a Homszból északra tartó vasútvonalat el nem érjük. De hol késik a vasútvonal? Jobbra, balra meresztem a szemem, de nem látom sehol. Pedig itt kanyarog alattunk az agyagos partok között a Nar el-Asi gyér vize, aminek a völgyét a vasút is követi a térkép szerint. Intek Tibornak, hogy ereszkedjünk lejjebb. Amikor már alig vagyunk kétszázötven méterre a talajtól, akkor látom csak meg a vasútvonalat. De még innen is csak nehezen. Ugyanis a talaj annyira kavicsos, hogy úgy látszik, felesleges az alépitmény készítése. Így a megszokott és magasról is jól látható kavicságykígyó nélkül a sinek mindjárt a nyers terepen fekszenek s rozsdás színükkel, valószínűleg nem valami nagy lehet rajtuk a forgalom, csaknem egybeolvadnak a vörösbarna agyagos, kavicsos talajjal. Nem is emelkedünk feljebb, hogy követni tudjuk ezt a tájékozó vonalat, mert mást úgysem ígér fehér foltokkal teli, hiányos adatú térképünk.



Hama városa semmiben sem különbözik a többi kis keleti várostól, utána jóformán lakatlan vidék fölé érke-zünk. Agyagos kavics mindenfelé a fennsík, amerre csak nézünk. Csak nyugat felől kéklenek elő a hegyek a felle-gek alól.

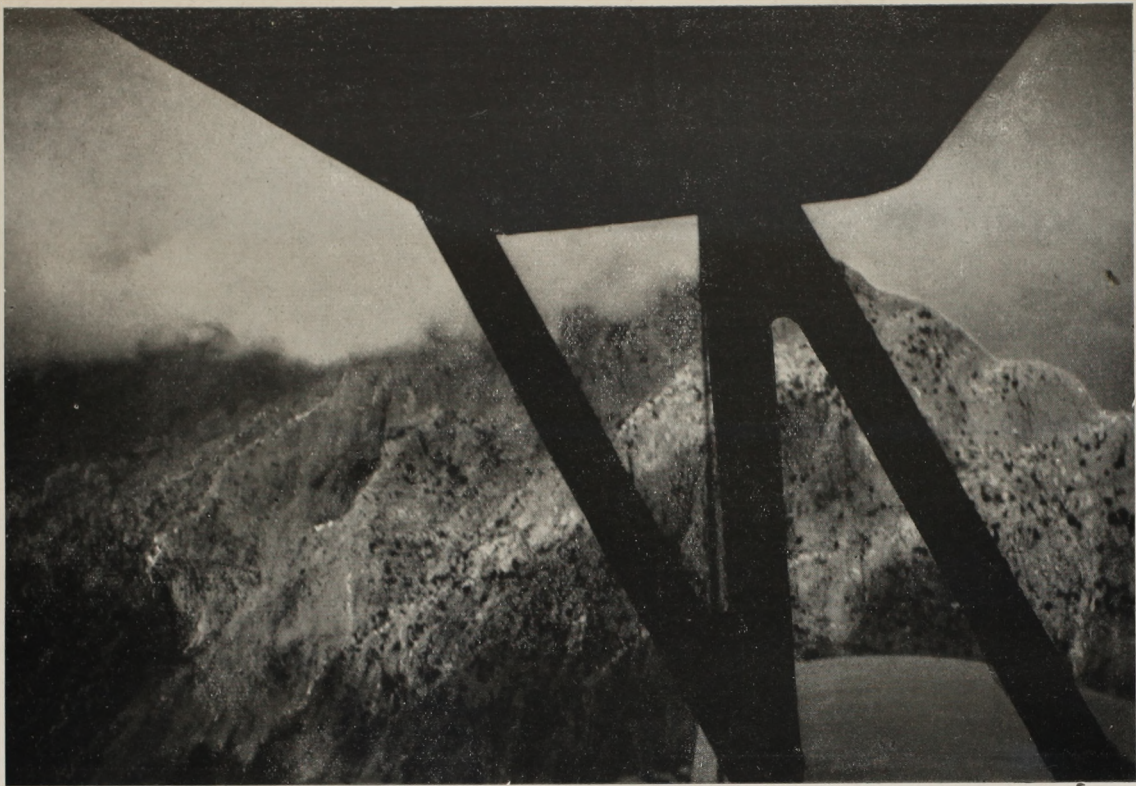
Egész alacsonyan kell követni a vasútvonal íveléseit. Mert ha csak kissé is eltérünk oldalra, vagy magasabbra merészkedünk, eltűnik a szemünk elől. Pedig itt a föld-közelben hatalmasokat lök rajtunk az örvénylő szél. Aleppo azonban már nincs messze, legfeljebb egy óráig tarthat még odáig az út. A szél azonban mind erősebb és erősebb lesz s a gép ugyancsak traverzálva követi a vasútvonalat.

Furcsa épületecskék fölött haladunk el. Olyanok, mint nálunk az udvaron levő sütőkemencék, csak éppen nin-csenek bemeszelve, hanem természetes agyagszínben mu-tatkoznak. Lehet a köralapjuk átmérője vagy három méter s a gömbölyded kupakjuk vagy négy méter magas. Néhol nyolc-tíz is áll szorosan egymás mellett, mint valami óriási vakondtúrások. Szíriai faluk ezek az agyagkunyhócsoportok. Nálunk szénégető kupacoknak nézné az ember. De itt, ahol nem hogy erdőt, de még egy kis ligetet sem látni, szénégetésre alig van mód. Ha jól emlékszem, az utolsó erdőt, nem számítva az Atlasz bokrait, sem Tripolisz és a Nilus deltájának pálmaligeteit, valahol Dél-Francia-országban láttuk.

Amikor kézhezkaptam Kis-Ázsia nyolcszázazres német katonai térképét, mindjárt feltűnt, hogy ezen a térkép-fajtán szokásos zöld erdőjelzés hiányzik a térképen. Ellen-ben annál több rajta a fehér folt és a kérdőjelezett adat. Akkor úgy gondoltam, hogy talán a háború alatt a hamarjában végzett térképezés nem terjedhetett ki az erdőségek felvételére s inkább elhagyták az erdők bejelölését, mint-sem hogy hibásan tüntessék fel, mérés-adatok hiányában. Most azonban látom, hogy azért nincs a térképünkön erdő bejelölve, mert egyszerűen errefelé nincs erdő. Allah itt úgy látszik csak szakállt növeszt, de fát nem.

Néhol kis állomásépület van a vasútvonal mellett, a nélkül azonban, hogy a láthatáron belül csak egy falut is





A «nehéz dió». Átkelés a magas Tauruszok felhőbe vesző csúcsai felett.





Haifát látjuk magunk alatt.



Török repülőtisztek között Konstantinápoly repülőterén.





Konstantinápoly. Karsú minaretek és — villamosvezetékek.



Ide a havas tetőre kíváncznak tehát a költők?! Parnassos.





Chariatidák. Akropolis.



Az athéni Akropolis.



látnánk. Csak helyenkint keresztezik ntunkat az Eufrátesz felől, a pusztaságon keresztül vezető karaván-csapások. Ha most negyvenöt fokkal keletre vennénk az irányt, egy órán belül az Eufrátesz partjai felett volnánk.

Előttünk jobbról is, balról is emelkedni kezd a vidék. Nem hegyek, csak dombos földlépcsők. Amint az emelkedéseket elérjük s El Match mocsara fölött átrepülünk, feltűnik Aleppo városa.

Keleti módra féhéren villog elő a város. Közepén azonban egy dombon agyagfalakkal szegett vár emelkedik. Ezt a vályogvárat védte hát vagy nyolcvan évvel ezelőtt Bem apó a fellázadt arab törzsek ellen? A város elég terjedelmes. Hiszen kétszázötvenezer lakója van. Közelebből már különbözik az afrikai városoktól. A bővebb csapadék rendesebb építkezésre kényszerítette a lakosságot s a gondosabb, a vizet levezető cserépfedezésre.

Adataink szerint a repülőtér a várostól északra huszonkét kilométerre kell hogy legyen. A város közvetlen közelében, attól délkeletre azonban hangárokat pillantunk meg. Szokva vagyunk már ahhoz, hogy a messzi vidékek adatai nem mindig pontosak s ezért egész alacsonyan körülrepüljük a teret. Nincs rajta egy lélek sem, a hangárajtók is mind zárva vannak. A hangárok mellett épülőfélben levő házak vannak. Úgy látszik, ez a repülőtér még csak most van felszerelés alatt, még nincs üzemben. Továbbrepülünk tehát észak felé. Tényleg, fel is tűnik egy alacsonyabb dombhajlat mögött a Kuvaik-folyócska mentén a zöld hangársor. Muszlimije most francia katonai repülőtér.

Három táborizöld, kokárdás katonai gép áll a hangárok előtt. Szárnyukon széles piros csík, hogy esetleges kényszerleszállás esetén a kereső gépek könnyebben rájuk találjanak kint az egyszínű pusztában. A repülőtér talaja füvetlen, kavicsos agyag. Amint a leszálláshoz lejjebb ereszkedünk, ugyancsak megragadnak bennünket az erős, lökéses, örvénylő talajmenti szelek. Már alig gurul a gép, amikor egy erősebb szélroham megragadja és félszárnyra dönti. Kiszállok a gépből és a szárnyvéget fogva, vezetem be Tibort, hogy még valami baj ne legyen. Mert igazán szé-



gyenletes balszerencse volna, ha beguruláskor törne össze a gép.

Délután egy óra harminc perc van, tehát négy és félóra alatt tettük meg a 610 kilométeres utat. Itt a földön érezni igazában, hogy milyen erős a szél. Nem ok nélkül említik tehát meg az itten átrepülők, hogy a szélviharok miatt mennyire kockázatos itt a repülés. Almásyék gépét is ezen a tájon, a repülőtértől nyugatra vonuló hegyek mellett nyomta oda a földhöz a szél.

A repülőtér egész személyzete francia s csak az őrséget adó hosszú szuronyú katonák s az alsóbbrendű munkát végző munkások szíriaiak. A gépek oldalára azonban cikornyás, talán asszír írás és szárnyas asszír oroszlán van festve. Ugyan kivel akarják itt elhitetni, hogy ezek a gépek a szíriai állam tulajdonai?

A franciák nagyon udvariasan fogadnak. Első dolgunk, hogy a viharos nyugati szélre való tekintettel a meteorológiai kilátások felől érdeklődünk. Mert ha holnap is így tart az idő, akkor az erős ellenszélben nem valószínű, hogy el tudjuk érni a mindössze 450 kilométernyire fekvő legközelebbi benzinállomásunkat, a koniai leszállóhelyet. Azonkívül kérdés, hogy a helyenkint háromezer méter fölé emelkedő Tauruszról leömlő szélzuhatagban fel bírunk-e majd emelkedni a gerinc fölé. Azok a szelek okozta nehézségek, amelyek már az otthoni kalkuláció alkalmával is eredményül ezt az útszakaszt adták meg, legkritikusabbnak, most ténylegesen előttünk állanak. Bizony a francia repülők válasza sem valami buzdító. Megtudjuk tőlük, hogy az év legnagyobb részében bizony igen erős nyugati és északnyugati szelek uralkodnak, különösen így tavasszal. Ez érthető is, mert a nyugatra fekvő hűvösebb tengerfelület mellett itt vannak az erősen melegedő kopár pusztaságok és ezek csak úgy szívják maguk felé a hűvösebb környezet levegőjét. Növeli ezt a hatást még az Anatoliai-fennsík és a Magas-Tauruszok tavaszi hűvös, télies éghajlata is.

A hideg északnyugati szélben bizony nem kívánjuk levetni a bőrkabátot. A Gerlét betoljuk a favázás tábori hangárok egyikébe. Bizony kezdetleges hangárok ezek.



A régi, háborús sátorhangárok ponyváit már lehúzta a szél. Az oldalak vályogtéglával vannak hát kirakva, a tetők tábori hullámlemezzel vannak borítva. Csak a szélről védett keleti oldalra borul ponyva, ez egyúttal a hangárajtót is képviseli. A padlózat maga az anyaföld s bent a hangárban is több helyen tócsákban áll még az agyagon a tegnapi eső becsurgott vize. Amint a gép biztonságban van, ebéd felől kérdezősködünk. Bizony itt étteremre nem lehet számítani. Csak egy kis kantin húzódik meg a vasúti állomás és a repülőtéri barakok között. Talán ott akad valami. Drót-akadályok és szuronyos örök között jutunk odáig. Különös, a faviskókon nem igen lehet egy ép ablaküveget találni. Ki szokták ezeket lövöldözni alkalmilag a látogató arab szabadsapatok. Ezért hát a sok szegesdrót és a repülőtér-széleken a lövészárók!

Nincs más, csak olajban kisütött birkahús krumplival. Most azonban átfázva, éhesen ez is jólesik. A város elég messze van, úgy határozunk tehát, hogy elfogadjuk erre az éjszakára lakásul azt a két kis fakamrát, amit a kantinos mint vendégszobát ajánl. A várost mindenesetre megnézzük. Este jön ki egy vonat, azzal hazajövünk s holnap korán hajnalban elstartolunk, mielőtt még a talajon is feltámadna az erős szél. Legalább biztonságban leszünk a startnál, hogy nem ver a földhöz bennünket a szélroham.

Mire a kötelező ebédutáni feketét elfogyasztottuk, sötét felhők tornyosultak az égen s amint kilépünk az «étteremből», már csapja is a hideg esőcseppeket a szél a szemünk közé. Így hát a városbamenetelről lemondunk s elhatározzuk, hogy alaposabban átnézem a gyanúsán viselkedő mortort.

Gyanúm nem volt alaptalan, mert amikor rövid vizsgálódás után az alsó hengert lehúzó, elszomorodva látjuk, hogy a dugattyú négy gyűrűjéből kettő teljesen be van sülve s a harmadik is ugyancsak feszesen áll a vájatában. A finom sivatagi homok következménye. A beszívott levegő homokja összekeveredett az olajjal és egy bitúmenszerű masszává égve, megfogta a dugattyúgyűrűket. Holnap tehát nem igen repülhetünk tovább. A baj azonban



sokkal komolyabb, mint amilyennek az első pillanatban látszott. Ugyanis minden próbálkozásunk ellenére sem sikerült a beégett gyűrűket kiszabadítani. Pedig próbáltam melegítéssel és lúgban főzéssel is. Végül is apró darabokban jött ki csak a két gyűrű.

Tartalékgyűrű azonban nincs velünk. Ha hazulról küldetnénk, az legalább egy hetet venne igénybe, ha ugyan nem többet. A francia szerelők ajánlják, hogy meg kellene próbálni Beirutban, ott talán sikerül ilyenméretű automobil-motorhoz való gyűrűt találni. Igen ám, de a hetenkint kétszer járó vonattal ez is egy hetet venne igénybe! Lehúzzuk a másik négy hengert is, hogy lássuk, nincs-e azokkal is baj. Szerencsére csak az alsó beteg. Úgy látszik, függőleges helyzeténél fogva ez kapta a legtöbb homokot. Közben ránk esteledik s a hangárokból nincs világítás. Véget kell mára vetni a munkának.

*Március 14.* Tegnap bementünk a városba s dugattyúgyűrűkre vadásztunk. Végre sikerült egy olyan méretet találni, amelyből azután kiesztergályoztuk egy kis műhelyben a szükséges méretet. Igaz, hogy az esztergapad nem valami precíziós készülék volt, de hát jobb volt, mint semmi. Estére kész is lett a két gyűrű, sőt még két tartalékot is csináltunk. Igaz, hogy nem valami nagy bizalommal néztünk rájuk, hiszen gondosan ellenőrzött és készített repülőgép-motor-alkatrészeket kell, hogy pótoljanak ezek az ismeretlen anyagú, szíriai ócskaságok között talált automobil-hoz is silány, elavult anyagok. Legalább pontosan lehetett volna utánadolgozni ezeket. De csak tizedmilliméterre tudtunk ezzel a múzeumba való esztergapaddal dolgozni. Most pedig szorgalmasan szereljük össze a motort, hogy még az est beállta előtt próbajáratást tarthassunk. Jó volna holnap reggel elstartolni, mert már únjuk ezt a keleti kényelmet. Amióta itt vagyunk, három napja, kávé és olajban sült birkahúson kívül még mászt nem ettünk.

☛ Elővigyázatból az új gyűrűket elosztom két henger között. Estére a próbajáratás is megvan. Szépen megy a motor. Használt neki az alapos kitisztítás. Most már nem kell tartani többet a homoktól. Az egész olajvezetékét át-



mostuk az olajtartánnyal egyetemben. Csak azután az új gyűrűk szilárdsága legyen elegendő. El is tökéltük, hogy ha csak egy kicsit is gyanúsan fog viselkedni a motor, akkor Konstantinápolyon át egyenesen igyekezzünk haza, s nem megyünk sem Athénbe, sem pedig Rómába, hanem a leg-rövidebb úton haza.

Pedig könnyen baj lehet, ha az új gyűrűk nem bírják majd az iramot. Start után a vagy 85 kilométer széles Alexandretti-öböl felett kell majd átrepülni s utána majd a Magas-Taurusz hófedte, lakatlan hegylánca felett vezet az út. Figyelmeztetnek is bennünket, hogy jó lesz közel maradni a vasútvonalhoz és nem légvonalban tartani a lakatlan sziklák felett Konia felé, mert az ősszel is eltűnt ott két angol egy sportgéppel s a mai napig sem jutottak nyomukra. Van tehát mit latolgatnunk.

*Március 15.* Korán reggel, amint a Nap feljön, már vizsgáljuk az eget. Északra, akárcsak az Alpokat látnánk a Pó-völgyéből nézve, a Taurusz hófedte csúcsai villognak felénk, mint valami óriási kristálysüvegek. A hegység derekát felhőzet övezi, helyenkint a csúcsokig is felér. Nyugatra az útirányunkban tiszta a láthatár. A szél azonban már feltámadt a talaj mentén is. Nincs vesztegetni való idő, mert később mindjobban erősödni fog.

Hat óra negyvenkor elstartolunk. Rajtam a sor a vezetésben. Egészen alacsonyan haladunk nyugat felé, hogy az erősebb áramlású felsőbb légrétegek ne nagyon gátoljanak az előbbrejutásban. Az ellenszelet azért lent is ugyan-csak érezni.

Tulajdonképpen Alexandrette felé kellene tartanunk. A várost és a tengert azonban a közbenső Arszur-hegylánc ezerhatszáz métert meghaladó gerince választja el tőlünk. Az erős ellenszélben pedig nem tanácsos nekivágni a hirtelen leereszkedő hegygerincnek. Kissé délre tartunk tehát az el Bahra-tavától, hogy a rajta keresztül haladó folyócska völgyén jussunk ki a Levantei-tenger partjára.

Nagyon lassan haladunk csak előre. Amint a hegyek közé érünk, még jobban vissza kell venni a gép sebességét, mert hatalmas széllekedéseket kapunk. Elég tágas a völgy,



mégis minden figyelemre szükség van, hogy hegyoldalnak ne dobjon bennünket a tomboló szél. Pedig az ég oly szép kék, csak az északi magas hegyekre borul felhő. De az is vakító fehéren tündöklük elő.

A Ras el Kanzir-foktól jóval délre érjük el a tengert, úgyhogy innen északnyugatra kell tartanunk. Kint járunk már a tenger felett. A sziklás, meredeken, vízbehulló partokkal párhuzamosan megyünk. Alattunk ugyancsak fodrozódik a tenger. Már látjuk is az öböl túlsó partját, amint a Dzsihan-folyó homokos, lerakódásos torkolata átsárgállik az alig párás levegőn át. Lehet tőlünk vagy nyolcvan kilométerre.

Nem győzünk eléggé ellene tartani a szélnek. Minduntalan neki akar sodorni az ezer méteren felül tornyosuló parti sziklafalnak. Pedig ugyancsak szerényen húzódunk meg a part közelében alig négyszáz méter magasságban.

Ha itt most az új dugattyúgyűrűk felmondanák a szolgálatot s le kellene szállanunk, nem tudnánk hirtelen válaszítani, hogy melyik volna kellemesebb: nekisodródni a sziklafalnak, hogy freskókép legyen belőlünk, vagy leszállani a tornyosuló s a sziklafalat ostromló parti hullámokra? Vágjunk tehát minél előbb neki a nyílt tengernek.

Végtelennek tetszik az idő. Már egy órája jövünk az Alexandretti-öböl felett, egészen az orrunk előtt van már a túlsó part szép síma homokja s az erős ellenszélben állani látszik a gépünk. Vissza-visszanézek a kopár sziklaóriásokra, de nem akar nőni a távolság.

Már csak azért is szívesen távolodtunk el a sziklás partoktól, hogy ne dobáljon bennünket, mint a papíroslabdát a szél. A nyílt tenger felett ugyanis a szél csak sodor, de nem igen örvénylik és nem dobál. Most azonban rosszul számítottunk. A Tauruszról leömlő légáramlatok még a nagy tengeröböl felett is annyira kavarnak, hogy csak úgy hajigálják kis gépünket.

Egyszerre csak, minden különösebb bevezetés nélkül, akkora ütést kap a gépünk, hogy belesápadunk. Mintha valami láthatatlan szilárd tárgynak ütköztünk volna neki. Szinte csattant rajta az ütés. Egy pillanat alatt végigjártatom



a szemem a gépen, hátha valami elpattant s ez okozta a hirtelen ütés érzetét. De semmit sem látok, a gép, mintha mi sem történt volna, halad tovább. Tibor is hátranéz, bólintok neki a fejemmel. Tudjuk mind a ketten, hogyha ez most így folytatódik, előbb-utóbb törni fog valami s nem igen érjük el a csigalassúsággal közeledő túlsó partokat. A sebességet szinte a minimumra veszem vissza s feszülten figyelek, hogy védekezni tudjak egy újabb szélcsapás ellen. De nem jön több.

Balról a láthatár alól egy hajó füstje tör elő. Felénk tart vagy távolodik? Nem lehet még megállapítani. Ez az első hajó az egész utunkon, amit a nyílt tengeren látunk. De nem sokáig, mert ahogy előbújt, úgy el is tűnik a láthatár mögött.

Végre a várva-várt partok fölött vagyunk. Mondhatom, rég nem éreztem ilyen kellemetlenül magamat, mint ez a rejtélyes szellőkésekkel teli öböl fölött.

A zátonyos, homokos part fölött Mersina felé tartunk. Újból rajta vagyunk a bejelölt útvonalon. Most, hogy tagolt száraz föld van alattam, pontosabban meg tudom állapítani előrehaladásunk sebességét. Bizony az eredmény nem valami vigasztaló. Be kell hogy lássuk, hogy ezzel a viharos ellenszéllel nem fogjuk tudni a hat és félórás üzemanyag-mennyiséggel elérni Koniát. Le kell tehát valahol szállalnunk, hogy kiegészítsük a benzinkészletet. Tőlünk jobbra, ahol a parti síkság eléri a Taurusz lábait, alig negyven kilométernyire van Adana városa. Arra intek s Tibor is helyeslően int vissza s már fordítom is a gépet.

Az adanai leszállóhely különben arról nevezetes, hogy senkisem találja meg. A nemzetközi repülőatlaszban úgy van megemlítve, hogy a várostól délkeletre fekszik. Legutóbb például éppen a német Schwabe, akivel Kairóban összeháldkoztunk Fokvárosba repültében, említette, hogy ő sem találta meg s így a rossz idő ellenére is kénytelen volt továbbrepülni Aleppo felé. Elhatároztam tehát, hogy nem is töltöm keresgéléssel az időt, hanem a városhoz közelfekvő alkalmas helyen lerakom a gépet. Kis hely is elég lesz, hiszen ebben a nagy szélben alig lesz kigurulása a gépnek.



A várostól északkeletre szép sorban sárga épületcsoportok fekszenek vörös cseréptetők alatt. Első pillanatra látni, hogy kaszárnyák. Mellettük jókora síma, szabad térség. Repülőtérnek is beillene. Egyenesen arra fordítom a gépet.

Közben azonban figyelmeztetésképpen érdekes jelenéget látunk: a várostól délre sárgás, vastag füstoszlop emelkedik az égnek s följön vagy négy-ötszáz méter magasra, jól mutatva a leszálláshoz fontos szélirányt. Amint a közelébe érünk, megdöbbenve látjuk, hogy amit mi füstnek néztünk, az egy frissen szántott terület homokos földje, amit játszi könnyedséggel kavar ily magasra a szél. Legjobb lesz tehát emberek közé leszállani, akik esetleg megfogják a gépet, ha leszállás után a szél ereje el akarná ragadni. Értethető, hogy kíváncsian néztünk a leszállás elé.

A téren katonák gyakorlatoznak. Egyenesen feléjük sikkunk. Talán húsz métert sem gurulunk az erős ellenszélben s már áll is a Gerle. Pont három óráig voltunk úton, tehát vagy kilencven liter benzint tudunk feltölteni a fogyasztás helyébe.

Körülvesznek a katonák. A tisztek között hamarosan akadnak, akik franciául vagy németül beszélnek. Elmagyarázzuk nekik leszállásunk okát s segítségüket kérjük. Nagyon barátságosak, mindjárt hangoztatják a magyar—török testvériséget s már hozakodnak is elő a nyelvünkben közös szavakkal. Kérnek azonban, hogy egyelőre maradjunk a gép mellett, amíg a parancsnokuknak jelentik leszállásunkat s tőle intézkedést kapnak. Ez azonban nem megy valami gyorsan. A parancsnok ugyanis bement a városba s telefonon nem tudják elérni, mert a vezetékeket a szélvihar több helyen elszaggatta.

Hosszas várakozás után kétlovas kocsin bevisznek bennünket a városba s így próbálják a parancsnokot keresni, de eredmény nélkül.

Érdekes város. Valami furcsa keverék a megszokott keleti forma és a mi alföldi építkezésünk módjából. Egyszer megállunk egy rácsos kerítéssel, elhanyagolt kerttel szegett, tornácos ház előtt. Mintha csak valahol a Tisza mentén volna. Szinte kedve kerekedik az embernek arra,



hogy megkérdezze, hogy itt lakik a jegyző? Az utcák éppen olyan szélesek, durván kövezettek és porosak, mint a mi alföldi kis városainkban. A város belsejében még jobban kevert a kép. A titkokra épült, földszinten ablak nélküli, régi házak közé beékeltén, a háború előtti, lehetetlen stílusú vidéki építkezésünk válogatott példányai ékelődnek.

Szűk kis mellékutcába fordulunk be s régi, kapualjas ház előtt állunk meg. Kiszállunk a kocsiból és kísérőinkkel belépünk az udvarra. Illetve nem lehet tudni, hogy udvar-e vagy földszint, mert mindenféle ereszekkel és válaszfalakkal a kettő úgy össze van keverve, hogy mi mint újdonsült jövevények, nem tudunk különbséget tenni. Az egész olyan, mint valami tágas kocsiszín, itt-ott tető nélkül, de falakkal, mennyezetet alátámasztó gerendákkal, oszlopokkal, belső, deszka elválasztó falakkal. Van is itt mindenféle házi eszköz. Tekenők, dézsák, ekék, létrák, szétszerelt kocsik, s ki tudná így egy pillanatra szemrevenni, mi minden. Recsegő deszkalépcsőn az emeleti deszkateraszra megyünk, majd onnan egy üres szobán keresztül az irodahelyiségbe. Mészelt falak, rajta rendes ablakok, kopott deszkapadló, mestergerendás mennyezet. Egész otthonias. A kopott íróasztal mellől egy kissé bicegő, középkorú százados áll fel és fogad bennünket. Mint a többi tisztnek, neki is bizony elég kopott a ruhája, s ahány darabból áll, annyiféle tábori színű. Repülőtiszt volt s hogy megrokkant, most a leszállóhely parancsnoka s egyben a meteorológiai állomást vezeti. Tényleg látjuk is a higanybarometert a falon. Nagyon udvariasan fogad, de rendkívül komoly. Készséggel áll rendelkezésünkre.

Először is pénzt kell beváltanunk. Elküldjük a lovaskocsit s autóval a város «főterére» megyünk. Míg Tibor a helybeli pénzügyekkel tárgyal, én kint szemlélődöm az utcán. Itt most más világ van, mint a többi, eddig átrepült mohamedán országokban. Az asszonyok fehér vagy fekete leple, mint azt Egyiptomban, Palesztinában és Szíriában láttuk, eltűnt. A helyét valami leírhatatlan európaias öltözködés foglalta el. Még a mozgásuk is oly furcsa, látni, hogy szokatlan még, az újfajta öltözékben.



A piros, keleties fez viselése tilos. Sapkában, kalapban járnak a férfiak. De mindenki oly kopott, mintha talán új ruhát nem is árulnának, csak öreg, levetett európai rongyokat.

Valami siránkozó hangra leszek figyelmes. Megfordulok. Koldus nyújtja felém kéréleg a tenyerét. Próbálom neki magyarázni, hogy hát öreg, én még csak most jöttem, nincs török pénzem. Kezemmel nemet intek s mondom, hogy piaszter. De csak tovább siránkozik. Nincs mit tenni, előszedem a pénztárcámat. Van benne egy pár magyar királyi kétfilléres. Adok neki egyet. Szépen megköszöni s megy vele tovább. Kissé szégyenlem magam magam előtt, hogy most ezt a derék muzulmánt így becsaptam, de hát mit tehettem egyebet?

Nem sokáig témázhattam így az alamizsnaosztás erkölcsi törvényei fölött, mert a kollegájuk sikerén felbuzdulva, egymásután tisztelnek meg a helybeli, számos tagot számláló koldus-céh tagjai. Szerencsére jön már Tibor, mert már fogytán vagyok a spanyol pezetának is. Az ilyen világvándorlásban annyi különböző aprópénz marad az ember nyakán, amit sehol külföldön be nem váltanak, de eldobálni is sajnálja az ember, hogy egyenesen jól esik, hogy túladhattam rajtuk s még ideig-óráig örömet is okoztam velük. Mert meg vagyok győződve, hogy csak akkor jönnek majd rá az adományok értéktelenségére, ha a muzulmánok életfeltételét, a feketekávét akarják majd vele fizetni. Nem baj, megmarad fülbevalónak, vagy ruhadísznek az asszonyok számára.

A pénzváltás nem valami jól sikerült. Csak a kevés egyiptomi pénzünket váltották be, többi pénzünk jórészt olasz lirában van és ezt itt nem váltják be. Végül is a százados felajánlott húsz török fontját elfogadjuk, azzal a feltétellel, hogy majd Konstantinápolyból, ahol tudunk majd lírát is váltani, megküldjük. Igazán megható ez a barátság és bizalom.

A benzinszerzés is elég körülményesen megy. Hosszas keresgélés után kitűnik, hogy a Shell-képviselőt vagy egy hónapja szünetel. Így olyan benzint vagyunk kénytelenek



elfogadni, amilyen éppen akad. Benzolt természetesen nem lehet kapni. Szép kilátásokkal indulunk el majd a legnehezebb útszakasznak: pót dugattyugyűrűk, ismeretlen üzemanyag.

A benzines kannákkal kivonulunk a géphez. Már előzőleg említették nekünk, hogy a gyakorlótéren nem lett volna szabad leszállani, mert az katonai terület. Megmagyarázzák a hivatalos leszállóhely fekvését: a várostól északkeletre van. Tehát nem délkeletre, mint a repülő-katalógusok megemlítik. Ezért nem találja meg hát senki. Na meg azért is, mert majd a fele fel van szántva, a sarokjelzések meszeléseit pedig egészen elmosta már az eső. A gyakorlótértől talán egy kilométerre sincs.

Az idő azonban eljárt ahhoz, hogy ma már tovább tudjunk menni. Koniát még elérnénk, de ott nincsenek hangárok. A legközelebbi repülőtér Eszkisehr, onnan még elég messze van. Valószínű, hogy fent, az Anatóliai fennsíkon még erősebb a szél, mint itt Adanában, mert itt némileg védenek az északra és nyugatra fekvő hegyóriások. Ha tehát már a szabadban kell éjszakázni a gépnek, inkább itt, mint Koniában. Eszembe jut Elli Beinhorn útleírása. Koniában szabadban éjszakázott Klemm gépe s reggelre a törzs burkolatát kikezdte az erős szél, pedig egy nagy teherautót állított a gép elé.

Elhatározzuk, hogy itt töltjük a március tizenötödiki ünnepet s majd holnap kora hajnalban, amikor a szél is gyengébb, kíséreljük meg az átkelést a Taurusz fölött.

Közljük tehát, hogy itt szeretnénk tölteni az éjszakát, s ha lehetséges volna, a gépet szeretnénk begurítani a háromszáz lépésnyire fekvő kaszárnya udvarára, mert ott a szélről is védve volna s külön őrizetre sem volna szükség.

Meglepetésünkre kijelentik, hogy a gépet nem hogy nem szabad betolni a laktanya-udvarra, hanem még a gyakorlótéren sem maradhat, mert ez katonai terület. Hanem át kell vele repülni a hivatalos leszállóhelyre. Hiába minden kérés, hogy tekintsenek el ettől, már csak azért is, mert ebben az erős szélben kockázatos a felszállás és egy



útbóli leszállás. Inkább őrizetet és lehorganyzó cövekeket és köteleket igényelnek, de át kell repülni.

Hát ha itt ilyen szigorúak a szabályok, nincs mit tenni, el kell indítani a motort. Tibor nem száll be a gépbe, helyébe egy fiatal török tiszt kéredzkedik fel. Nagyon szeretne már egyszer repülni és még sohasem volt erre alkalma. Na, ez is jó időpontot választott ki a levegő megkóstolására.

Végigjárom startirányban a teret, hogy valami nem látott akadályban, gödörben megbotolva át ne vágódjék a gép. A terepszemle eredménye, hogy kissé oldalszélben startolok el. Bizony kis híjja, hogy egy útbaeső fának neki nem szorít a szél, de végre is fent vagyunk a magasban. Alattunk a kaszárnya udvara. Az udvaron ágyúk mellett tüérek gyakorlatoznak. Mindezt huszonöt-harminc méter magasról láthatom, amint egy balfordulóval elhagyom a teret. De a gépet ott tartani nem szabad. Már veszem is el a gázt. Előbb alacsonyan végigrepülök a leszállóhely fölött, jól szemügyre veszem, s csak egy újabb forduló után ereszkedem le a leszálláshoz. A nagy szélben úgy huzatom be magamat lassan járó motorral, feszült figyelemmel, ha ne talán a föld közelében egy szélroham kellemetlenkedni akarna. Símán sikerül a leszállás. Utána rögtön kicövekeljük a gépet, letakarjuk útiponyváinkkal és a kirendelt két őrre bízuk. Magunk pedig beautózzuk a városba.

Este a vacsoránál egy török százados jön az asztalunkhoz, németül beszél. Értesült ittlétünkről s kér, hogy tiszteljük meg azzal, hogy az ő számlája terhére vacsorázzunk meg. Nagyon sajnálja, de nem ülhet le velünk, mert neki már szolgálatba kell lépnie. Így a délutáni «kényszerfelszállás» következtében a török—magyar barátságban megingott hitünk újból megerősödik. A vacsora ugyan most is birka, de ízletesebben van elkészítve, mint az aleppói repülőtéren három napon át ebédelt és vacsorázott állandó menü. Külön változatosság utána a sok pörkölt-mészes édesség.

*Március 16.* Még alig szürkül, amikor kifele dökögünk a géphez. Az ég tiszta, szelet alig érezni. Az őrző két ka-



tona topogva álldogál a gép mellett. Hideg van. A kilikiai parti alföldet még szürkés pára borítja, de a tőlünk alig ötven kilométerre kiemelkedő, háromezer métert elérő hegyfal csúcsain már ragyog a hó a hajnali fényben. Eloldozzuk a pályvaköteleket, leszedjük a motor-, légszavar-és üléstakarókat. Starthoz állítjuk a gépet.

A motor körül lebegve világítanak a kipuffogó gázok a szürkületben, amikor háromnegyed hatkor elstartolunk. Nem merem sokáig teljes gázzal járatni a motort, mert félek, hogy nem bírják ki az új dugattyu-gyűrűk. Pedig ugyancsak kell emelkedni, mert előttünk vannak az óriási hegyek.

A vasútvonal az útbaeső 3560 méter magas Bulgar Dagot északkelet felől kerüli meg. A start után már mindjárt láttuk, hogy nem lehet követni a vasútvonal útját, mert arrafelé a hegységet vastagon gomolygó fellegek ülik meg. Nyugatra azonban tiszta a levegő, arra fordítom tehát a gépet.

Mersina jóval balra marad el tőlünk, amikor állandóan emelkedve, a hatalmas hegyfalat, miközben előtte haladunk, féloldalasan mindjobban megközelítjük. A kopár, havas csúcsok mindinkább lejebb és lejebb maradnak s mire a 2440 méter magas Guluk Dag elé érünk, a hóból előttünk kimeredő sziklacsúcsokat már magunk alatt látjuk. A levegő elég tiszta, jobbra, balra ellátni vagy ötven kilométer messzeségben. Csak azon túl, keleten van fényes, a napban csillogó felhőzet a hegyek ormán.

Félelmetes látvány a hatalmas hegylánc, amint éppen egyvonalba kerülünk vele. Szinte átmenet nélkül tör az égnek a tőle délre elterülő Kilikiai-síkságból. Mindenfelé csak szikla, jég és hó. Növénynek vagy állatnak még csak nyomát sem látni.

Hátra nézek. Lent zöldelő mezők s szép, szelíd, kék tenger. Előttünk pedig a Taurusz-hegység fűrészfogszerű sziklás gerince. A gerincen túl magas felföld terül el jégpáncélba és hótakaróba zárva s csak itt-ott emelkednek ki belőle törpeként feltűnő sziklacsúcsok. Az egész olyan, mintha a hegyek között akkora hó esett volna, hogy a völ-



gyeket egészen a sziklacsúcsokig betemette, feltöltötte volna s a magas csúcsok fuldokolva, éppen hogy csak ki tudják itt-ott dugni a hóözönből a kopasz fejüket.

Alig ötven méterrel maradnak alattunk a gerinc sziklái, amint áthaladunk felettük. Tehát túl vagyunk a nagy akadályon. Még hozzá milyen könnyen. Hiszen fojtott motorral tudtunk rajta átkelni s még csak egy szellő sem hintáztatta meg a szárnyakat. Szinte hihetetlen, de a tegnapi szélvihart szélsend váltotta fel. Érdemes volt tehát Adanában leszállani és egy napot várni.

Kettőezerötszázon vagyunk a tenger színétől számítva. De mintha csak valami két-háromszáz méteres sziklás hegység csúcsai között haladnánk, annyira alánk emelkedett a belső magas vidék. Szép, fehér hó borítja a zord tájat s ez a fehér, hideg szín még jobban kiemeli a vidék elhagyatottságát. Itt lehet valahol a vastag hótakaró alatt a két, tavaly ősszel kényszerleszállott angol. De ez a vastag hó, azt hiszem, örökre elfedte őket gépestől a világ szemei elől.

Hideg van. Talán el is kényesedtünk a déli tájak melegében. Főleg a lábunk fázik. Érzem a gépen, hogy Tibor topog a lábával. Persze, most jó volna a Spanyolországban hagyott hócipő.

Vigasztalásul a vidék állandóan süllyed. De ez oly észrevétlenül történik, hogy jóformán csak a magasság-mérőnk hívja fel erre a figyelmünket, amint két-háromszáz méter magasan követjük az alattunk elmaradó vidéket.

Egyszer csak érdekes képre leszek figyelmes: jobbról alattunk egy hatalmas körgyűrű domborodik ki a hóból. Az átmérője lehet vagy száz méter. Vagy talán kettőszáz is? Nehéz megállapítani, mert a tengerszintre beállított magasságmérő nem a talajtól való magasságot mutatja. A magasságmérő adatából le kellene vonni a térkép magassági adatát, akkor tudnánk a talajfeletti magasságunkat. De így csak becslésre vagyunk utalva, mert a térképen erről a vidékről alig van valami adat s az is csaknem mind kérdőjelezve van. Az egyforma kövek, sziklák és az egy színű hótakaró felett, akárcsak a tengeri repüléskor, szinte lehetetlen csak közelítőleg is pontosan megbecsülni a ma-



gasságot, mert a magasság értékeléséhez szükséges ismert méretű tárgyak, mint amilyenek a szántóföldek, utak, házak, fák, hiányoznak. A fehér kör valószínűleg valami régi tűzhányó kráterének a pereme. Csak azt nem tudjuk megállapítani, hogy hát mekkora is lehet.

Keresem a havon a gép árnyékát, hogy ennek a látszólagos nagyságából tudjam megbecsülni a magasságot. De annyira vakít a napsütésben a hó, hogy nem tudom az előttünk szaladó árnyékot megtalálni.

Előre nem sokat látni, mert északra kissé párás a levegő s a láthatár elég magasán lilás ködbe takarószik. Így szinte meglep, amikor alattunk kunyhókat látok megjelenni. Másfél órai repülés után lassankint kibúvik a föld zöldes, sárgás teste is a hótakaró alól.

Előttünk sötét, cukorsüvegalakú, magányos hegy körvonala rajzolódik ki a reggeli párából. A 2170 méter magas Kara Dag. A Fekete-hegy. Tehát jól tartottuk az útirányt a mágnesű szerint. Nemsokára feltűnik előttünk Karamán városa. A város 1122 méteren van a tengerszint felett. A Kara Dag tehát több mint ezer méterre emelkedik ki magányosan az Anatóliai-síkságból. Mert a vidék lassankint síksággá változott alattunk. Szinte észrevétlenül maradtak el a sziklák. Most már nem süllyed tovább a magasföld, megmarad ezer méter körüli magasságon.

Áthaladunk az északkeletről felénk tartó vasútvonal felett s Karamán városát vagy tíz kilométerrel balra hagyjuk. Karamánnál derékszőgben fordul a vasútvonal s velünk együtt északnyugatra halad szinte nyílegyenesen célunk, Konia felé. A tájékozódás most már innen tovább gyerekjáték, ráérünk mellette a vidék szemlélésére.

A Kara Dag kopár kúpját jobbkézt hagyjuk el. Tényleg feketék a csupasz sziklák. Olyan a színük, mint a füstös, poros pesti bérházaké. Azután síkság következik. Alacsonyan repülünk fölötte. Milyen érdekes ez a síkság! Utunkon eddig a síkságot, ha nem homoksivatag volt, mindenütt szántóföldek, tanyák, városok, utak, kertek borították. Ez a síkság azonban egészen más. Ameddig a szem ellát, nem látni egy fát sem. Eke sehol nem hasította még



fel a földet. Itt-ott egy-két ház fehérlik elszórtan rajta, s csak néha keresztezünk egy-egy járatlan, csapásszerű utat. A tőlünk balra vonuló vasútvonal szinte kirí az egyhangúságból. Mindent nekieredő, tavaszi, rövid fű borít. Nem akarok hinni a szememnek: gémeskutak, vályukkal. Vesszőből font karámok. Ménes, gulya, nádkunyhó. Itt-ott csillogó vizű kis pocsolya. Hiszen ez a második Hortobágy! Nem győzöm forgatni jobbra-balra a fejemet s csak úgy habzsolom a szememmel a láthatárig változatlan egyformaságot. Ni, itt meg birkanyáj van alattunk! A megijedt állatok riadtan összeszaladnak, mintha egy jelre láthatatlan rugók összerántották volna őket. Szinte hallani a kör közepén összecsapódó koponyák koppanását. Leveszem a zárt s előre kiáltok Tibornak: «Hortobágy!» Mosolyogva int vissza.

A gép azonban gyorsan tovarohan az ismerős tájak fölött s már fel is fehérlik előttünk Konia városa. Fehér, meszelt házsoraival, piros cserepes tetőivel nagyon emlékeztet a mi alföldi vársokáinkra. Csak a minarétek karcsú felkiáltójelei intenek figyelmeztetőleg, hogy ez itt Kelet.

Egy-két kört írunk le a városka fölött, hogy a Shell-társaság embere lássa, hogy megérkeztünk s szeretnénk benzint tölteni. Majd a várostól északra fekvő leszállóhely felé tartunk.

A leszállóhely a nemzetközi repülőtér-kalalógusokban közelebbről nincs megjelölve; a várostól északra, vagy hat kilométerrel a vasútvonal keleti oldalán fekszik. A délnyugati sarkában kis, emeletes állomásépület áll. Mellette már ott van a benzinhordó. Két és félórás repülés után símán leszállunk. Korán reggel van, még csak negyed kilenc. De a Nap melege jólesik a hűvös tavaszi időben. Szinte szélszél van s még csak egy tenyérnyi felhő sincs az égen. Nem gondoltuk, hogy ezt a nehéz szakaszt ilyen könnyen fogjuk átrepülni. A motor is oly szépen, egyenletesen járt, a fordulatszámoló mozdulatlanul állt, hogy igazán nem panaszkodhatunk az új dugattyúgyűrűkre. Amennyire kétségesnek látszott Aleppóban útunk további sorsa, annyira tele vagyunk újra bizalommal és kedvvel.



A repülőtér parancsnoka, egy öreg százados, szívesen fogad. Persze első a feketekávé. Felmegyünk vele az emeleti irodahelyiségébe. Kávét tölt a hosszúnyelű kis vascsészébe, beledugja a kályha parázsába s pillanatok alatt kész a forró feketekávé. Mi tagadás, ízlik, hiszen a hajnali indulás előtt csak egy üres teát ittunk Adanában. Jó volna valami harapnivaló is, de az, sajnos, nem akad.

A parancsnokon kívül még két közkatona van a leszállóhelyen. Ezek segítenek a benzintöltésben. Nézem őket. Otthon azt hiszi az ember, hogy a törökök mind feketék, barnák. Akárcsak rólunk a külföldiek. Pedig mind a kettőnek szürkés-kék szeme van s egész jó magyaros bakaarcuk.

Közben a hivatalos formaságokkal megint baj van. A gépünk jelzése HA—AAI. Az átrepülési engedélyünkben, amit a repülőtér parancsnoka is megkapott, az utolsó I betű helyett tévedésből L-et gépeltek. Most aztán a parancsnok nem tudja, mitevő legyen. Végre is betelefonál Koniába a hadtestparancsnoksághoz, ahonnan azután végre megjön a válasz, hogy nem a gép jelzését kell átfesteni, hanem az engedélyen kell az L-et I-re kijavítani s a gép aztán mehet tovább.

A következő útszakaszon Tiboron van a sor a vezetésben. Megbeszéljük, hogyha látom a térkép szerint, hogy a benzin futni fogja egészen Sztambulig, akkor úgy irányítatom vele a gépet s nem szállunk le Eszkisehirben. Nagy katonai repülőtér van ott, de van engedélyünk leszállani üzemanyagtöltés céljából.

Negyedtizenegy van, mire elstartolunk. Először egy kevés ideig egyenesen északra tartunk, hogy magasságot nyerjünk, mert tőlünk nyugatra hegyek közelednek. Amint kellő magasságunk van, északnyugatra fordulunk, megkerülve a Hakit-Dagot. A vasútvonal tőlünk jobbra vagy húsz kilométerrel kanyarog nagyjában a mi útirányunkkal párhuzamosan. Helyesebben nekünk kell a török előírás szerint követni a vasútvonalat először északnyugat felé Afiun-Karahisszar-ig, majd onnan északra tovább. Ugyanis a vasútvonaltól esetleg messzebb repülő gépek kényszer-



leszállása esetén a felkutatás sokba kerül. Ezt a költséget hát így rendelettel takarítja meg a török kormány.

A Hakit-Dag mögül a Szultán-Dag kétezer méter magas hegylánca vonul velünk párhuzamosan vagy harminc kilométer távolságra, hogy azután ez a távolság Afiun-Karahisszár felé mindinkább csökkenjen.

A síma alföldi tájat dombvidék váltja fel alattunk, helyenkint nagykiterjedésű iszapos tavakkal. Tőlünk jobbra azután megint ellaposodik egészen a láthatárig a vidék, csak jobbra előttünk kéklik elő az Emir-Dag 1700 méteres csúcsa. Ettől délre kell tartanunk. A Szultan-Dag majd kétezres hegyláncát hosszan elnézem. A hossza több, mint százhusz kilométer. Mind a fal, minden hágó nélkül vonul északnyugat—délkeleti irányban. Előtte csak kisebb dombokok emelkednek s csak délkeleten áll elébe a Hakit-Dag egy rövid szakaszon, hogy azután a Berjsehir-folyó keskeny völgye után a helyenkint 3000 méter fölé emelkedő Haidar-Dagban folytatódjon. Micsoda óriási lehetőségek nyílnak itt a száraz, hideg északkeleti szelekben a vitorlázó repülésre!

Az Aksehir-tó akkora lehet, mint a mi Velencei tavunk, s a vasútvonalat délre kanyarodó kerülőre kényszeríti, egészen a Szultan-Dag lábaihoz. Ettől kezdve a kis Akkar-folyócska mentén haladunk tovább.

Amint a Szultan-Dag északnyugati végét elérjük, hatalmas bevágások és völgyek tartanak baloldaltól felénk. Jobbról a dombok megszakítás nélkül követik egymást, a hátteret hozzájuk az Emir-Dag ötven kilométeres hegylánca adja. Errefelé már megint hidegebb az idő, a hó lassankint rálopakodik a tájra. Az ég is kezd gyengén felhősödni.

Már látjuk Afiun-Karahisszárt, amikor érdekes, zézugos vonalak tűnnek fel alattunk, feketén kirajzolódva a hóban: a görög—török háború lövészárkai. Itt mérték a görögökre a törökök a megsemmisítő csapást. Itt persze nem igen vannak szántóföldek, az ekevas nem egyengeti el a nagy küzdelem nyomait. Megmaradnak addig, amíg az időjárás keze el nem simítja a lövészárkok véres barázdáit.



A szélcsend még mindig tart, sőt mintha egy kis hátszelünk is volna. Úgy látszik, a magas légnyomású légtömegek áthaladtak felettünk, le Szíriába. De ha így áll a helyzet, holnapra az idő esőrefordulása várható. Jó lesz tehát igyekezni, lehetőleg még ma áthaladni a még hátralevő kisázsiai hegyek felett. A gyöngye hátszélben elegendő az üzemanyagunk egészen Sztambulig, nem kell leszállani Eszkisehirben. Ezért Afiun-Karahisszártól kezdve nem egészen északra, hanem ettől pár fokkal nyugatra térve haladunk vagy harminc kilométeren a vasútvonal mentén. Amint feltűnik előttünk a Türkmen-Dag kétezer méter magas csúcsa, ezt vesszük iránymutatóul. Balról kerüljük meg a magas csúcsot s kereszttezzük az Eszkisehir felé vezető vasútvonalat.

Széles völgy tárul elénk. A völgy alakja nagyjából háromszögalakú. Keleti csúcsában fekszik a Türkmen-Dag és Boz-Dag között a Pursak-folyócska mentén Eszkisehir. Nyugatról a völgyet a Jesil-Dag és a Dumanics-Dag magas csúcsai határolják. Erdőknek még mindig nyomuk sincsen.

A Boz-Dagtól nyugatra haladtunkban felcsillan a messze nyugati láthatáron a Márványtenger vize. Ha most légvonalban tarthatnánk Sztambul felé, egy óra alatt elérhetnénk. Csakhogy a Márvány-tenger keleti partjai tilalmi területek. Tovább kell tehát repülnünk északnak.

Keskeny völgy vezet alattunk. Kis folyócskák futnak össze jobbról is, balról is. A Kurmali-Dag most szinte egészen összezáru előttünk az Izmid-öböl felől vonuló hegyekkel. Mintha csak szűk kapun mennénk át, amikor Orta-Köi-nél bemegyünk a Szákária-folyó keskeny szakadékába.

Vagy húsz kilométer hosszú a völgy. Amint kiérünk belőle, új világ tárul a szemünk elé: balra, egészen előttünk a Szabandja-tó sötétkék tükre csillog. Előttünk Adabazar városa fehérlik s azon túl, tőlünk vagy negyven kilométerre csipkés tengerpart vonul, csaknem összeolvadva a láthatárral, a Fekete-tenger partja. Mintegy parancsszóra szétválnak a hegyek, enyhe lejtéssel alföld nyúlik le a ten-



gerpartra. Ami legkellemesebben lep meg bennünket, megjelennek a rég nem látott fák és erdők. Szép zöld, üde szín váltja fel az eddigi kietlen tájakat.

A természetben való gyönyörködésünk ellenére is előszed bennünket az éhség. Hiszen ma még csak egy teát és egy kis csésze feketekávéét ittunk s már bizony félkettőre jár az idő. Előkerülnek hát a zsebekből a csokoládétáblák, hogy elaltassuk a gyomrunkat. Furcsa, lüktető hangja van így a motornak a sapkával leszorított fülben, ha rág valamit az ember. Többször abba is hagyom a rágást, hogy meggyőződjem a motor egyenletes hangjáról.

Ketsi-Kői kis falu a Fekete-tenger partján. Mellette, keletre, kiálló fokocska. Északi irányban itt végződik a tilalmi zóna határa. Amint tehát itt elérjük a tengerpartot, nyugatra fordulunk. Szép, nyugodt a Fekete-tenger. Csak alig fodros a felszíne. Keletre ellátni vagy kilencven kilométernyire addig, ahol az Aladzsa-Burun kiszögellik a tengerbe. Nyugatra enyhén ível felénk a part s a párás levegőben a messzeségbe vész.

A part mentén a víz fölött repülünk vagy négyszáz méter magasságban. Jól látni mindent az alattunk elmaradó vidékből. A dombos, alig sziklás partot fák borítják. Köztük kis halászkunyhók húzódnak meg. Egy-egy szép régi várrom ékeskedik a parti sziklákon. A mult néma tanúi. Mennyi minden történt itt az iszlam másfél évezrede alatt, amiről talán sohasem fogunk tudni! Mennyi örök titkot láttak ezek a néma falak! Mennyi vágyó sóhaj szállhatott ki a rácsos ablakok mögül a tenger hullámai felé! Most csöndesek, elhagyottak a büszke sasfészek. Nem hoznak már többé beléjük síró, kétségbeesett asszonyi prédát. Itt már nincsenek háremek.

A part mentén többször látunk elsüllyedt hajókat. A Fekete-tenger, úgy látszik, nem mindig ilyen barátságos, a parti zátonyok és sziklák pedig elég élesek.

Karaburustól kezdve a kis, fás ligetek egységes, zöld erdökké sűrűsödnek össze. A sötétzöld háttérben élesen ki-rajzolódik utunkra merőlegesen a Boszporusz. A szorosra ugyan felhívja a figyelmet a sok erre tartó hajó is. Emel-



kedünk, hogy nagyobb legyen az áttekintésünk. Már átlátunk a félsziget másik oldalára is, az Izmid-öbölre.

Amint a szoros bejáratát elérjük, délre fordulunk s követjük a két öreg földrészt elválasztó keskeny, kanyargó tengeri kaput.

Mindkét oldalról erdő koszorúzza a parti hegyeket. A kastélyok és villák egymást követik, majd feltűnnek az égbetörő karcsú minarétek, a nagy rendszertelenségben összevissza szórt házak ezrei: Sztambul.

Az Aranyszarv felett kört írunk le. Jobbra-balra meresztjük a szemünket. Nem győzünk a látottakból eleget magunkba szívni. Hiszen ez a csodaszép panoráma egy életre szól! Nemigen van alkalma ezt többször látni a magyar repülőknek.

Délnyugatra fordulunk, a repülőtér felé. Hatalmas kaszárnya fölött ereszkedünk alá s négy óra huszonöt perces repülés után símán leszállunk a szansztefanói repülőtéren.

Még nincs három óra, tehát lesz elég időnk még a várost is megnézni.

A török repülőtisztek rendkívül szívesen fogadnak. Sokan vannak, akik a háború után magyar oktatóktól, vitéz Hány Lászlótól és Kováts Endrétől tanultak repülni. Természetes, hogy melegen érdeklődnek elsősorban volt oktatóik iránt. Egy öreg altiszt is akad, aki magyarul is beszél, Józsi bácsi, ahogy ő nevezi magát. Mindjárt mesél is az ellenforradalmi szegedi hadseregben végzett «hőstetteiről».

Mindjárt megérkezésünk után telefonált Tibor a Shell-képviselőnek, onnan azt a választ kapta, hogy az egyik tisztviselő azonnal kijön Sztambulból, hogy benzint adasson ki nekünk. Azonban már türelmetlenek kezdünk lenni, mert csak nem érkezik. Újabb telefonhívásra végre megtudjuk, hogy a derék ember lekésett a vonatról, s csak a következővel tud most már kijönni. Most aztán várhatunk, pedig gyomrunk nagyon követeli az elmaradt ebédet. Kint a repülőtéren pedig, mert még a kora tavaszi időben nem járnak a légiforgalmi gépek, nincs üzemben a vendéglő. Így aztán Józsi bácsi társaságában és kalauzolása



mellett egész este hét óráig várakozunk, mire megjelent a Shell-cég embere, egy rózsás arcú ifjú. Azonban oly kedvesen mentegeti magát s csak úgy sugárzik belőle a humor, hogy bár nagyon éhesek vagyunk, nem tudunk rá haragudni. De bizony este nyolc óra van, mire az autó beér velünk Sztambulba.

Szűk, sötét külvárosi utcákon döcög velünk a kocsi. Kétoldalt düledező viskók. Ami leginkább feltűnik, sok a borbélyüzlet. Áthaladunk az Aranyszarv hídján s szép palotasorok közé érünk. Most azonban elsősorban a vacsora érdekel bennünket s így egyenesen szállásunkra megyünk. Vacsora után még sétálunk egy sort, s aztán nyugovóra térünk. Elég fáradtak vagyunk, hiszen négy órakeresztül s öt perc híján hét órát töltöttünk a levegőben s átrepültük egész Anatóliát. Tibor még felhívja a Pesti Hírlapot s közli, hogy újra Európában vagyunk s mögöttünk vannak már a kisázsiai útszakaszok is. Most tudjuk meg, hogy három napon keresztül nagyon aggódtak értünk, mert az aleppói leszállásról küldött jelentésünket, amit a szíriai rádió útján küldtünk haza, a rossz időjárás miatt csak részben tudta a magyar posta felvenni s így nem tudtak semmit az ottani viharos szelekről, a motorhibánkról pedig különösen nem. Így érthető az aggodalom, ami a Taurusz átrepülését kísérte. Minden eshetőségre számítva, telefonon kérjük, hogy tartalék dugattyúgyűrűket küldjenek elibünk Rómába, hogy az oda tervezett pihenőnapon ezeket beszerelhessük s biztosabban vágassunk neki az Alpoknak. A motor ugyan kifogástalanul működik Aleppo óta, s éppen ezért el is határoztuk, hogy a tervezett útvonalat Athénen és Rómán keresztül betartjuk. Örülve a hazai híreknek, azzal a jóleső érzéssel hajtjuk le fejünket a párnára, hogy újra Európában vagyunk. Kisázsia után bizony nagyon tud örülni az ember a rendes, tiszta ágy-nak, a fehér abrosznak s a csörgedező vízvezetéki csap-nak. Igaz, még csak Konstantinápoly, de ez innen helyből nézve, különösen, ha keletről érkezik az ember, már Európa.



## Hellász és Róma egén.

*Március 17.* Felhős reggelre ébredtünk. Tegnap sejtésünk tehát nem csalt. A magasnyomású légtömegek keletre húzódását azonban kedvező, keleti szél követte. Haborus, erős is lesz az útunk, kárpótlásul hátszél fog segíteni Szaloniki felé.

Amint Pera-ból, az európai negyedből átérünk az Aranyzarv hídján keresztül a régi török negyedbe, megszűnik az az érzésünk, hogy Európában vagyunk. Zegzugos, keskeny, rosszul kövezett utcákon szalad velünk az autó. Kétoldalról roskadozó viskók fognak bennünket közre. A földszint rendszerint téglából készült, az emelet azonban deszkából. Természetesen mindenütt a régi, titkokat sejtető rácsos ablakok. Sokhelyütt gerendák támasztják meg a falakat, hogy össze ne düljenek. Olyan az egész városrész, mintha egymásra hajigált, öreg ládák között haladnánk.

A repülőtérre vezető út sem sokkal különb. A repülőtér alig tizenkét kilométernyire van a várostól, de háromnegyed óráig tart, amíg oda kiérünk. Közben a nap ki kibúvik a fellegek közül.

Elbúcsúzunk a török repülőktől, «Józsi bácsi» személyesen segít kiguruláskor, a szárny végénél fogva vezeti a gépet. Kilenc óra harmincöt perckor elstartolunk. Rajtam a sor a vezetésben.

A start után nemsokára teljes borulat alá jutunk, de csak néha kapunk az arcunkra egy-két csepp esőt. A felhők is elég magasan, vagy 1500 méteren tanyáznak. A tilalmi zóna a repülőtértől nyugatra kiterjed egészen a Márvány-tenger partjáig. Így start után mindjárt ki kell repülni a víz fölé. Vagy ötven kilométeres ívelés után egy dombos fokban visszatér útvonalunk alá a szárazföld, de csak vagy öt percre, mert megint visszahúzódik tőlünk északra, hogy azután Rodostónál újból aláánk kerüljön. Rodostót a tervezett egy óra helyett negyvenöt perc alatt értük el, tehát elég erős hátszelünk van.

Rodostó. Kis parti városka. Fehérre meszelt falak,



megszürkült cseréptetők. Mégis nekünk mily sokat jelen-  
tenek. Talán nem is a városkát nézzük, szemünk önkén-  
telenül elnéz északnyugatra, túl a hegyeken, túl a szürkülő  
semmiségen. Arra van valahol Zágón. Mennyire hajt már  
bennünket is a vágy haza. S mi szállhatunk, rohanhatunk.  
Azaz dehogy is. Dehogy is. Mi sem mehetünk, Zágón, az  
most is, nekünk is elérhetetlenül messze van. Messzebb, mint  
a piramisok, messzebb, mint az Olajfák-hegye. Olyan mesz-  
sze, hogy oda talán még a Marsba vivő repülőgépen sem  
tudnánk eljutni.

Egy kört írunk le Rodostó felett. Kint a tengeren lát-  
szanak a Márvány-tenger szigetei. Az még Ázsia. A szi-  
geteken túl, homályosan bár, de látni még a túlsó parto-  
kat. A Dardanellák partja azonban már a ködbe vész.

Alig szemerkelő esőben dombos, erdős, szántóföldes  
vidék felett haladunk az északról délre siető Marica tor-  
kolata felé. A gyöngye eső ellenére elég messze el lehet látni  
s így az Enos-öböl könyökét figyelve, már messziről lehet  
feléje tartani az irányt. A Marica torkolatát kissé balra  
hagyjuk. Itt már görög partokon vezet az utunk.

Az eső közben teljesen megszűnik s úgy látszik, mintha  
a felhőzet is vékonyabb lenne felettünk. A látási viszonyok  
is még jobbak, mint előbb. Balra, kint a tengeren jól lát-  
szik a hegyes Szamothrake és azontúl Imbros-szigete is elő-  
kéklik. Már egy félórai időnyereségünk van. A jobboldali,  
kettőezer métert meghaladó hegyek tövében meghúzódó  
parti alföldecske, mely alig húsz-huszonöt kilométer széles  
csupán, magas hegyekkel záródik el előttünk. Közelebb  
érve tagozódnak a hegyek s közülük különválnak a magas  
Tházosz-szigete, alig hat kilométerre a parttól.

Érdekes sziget. Az átmérője húsz kilométer csupán,  
de ezer méter fölé emelkedik. De csak a pereme, mert belül,  
mint egy hatalmas amfiteátrum, csaknem a tenger szint-  
jéig süllyed. A szigetet így övező ezer méter magas szikla-  
kerítésen azonban déli irányban kapu van. Felőlünk azon-  
ban ez nem látszik, mert a szigettől északra haladunk el  
az alig bodrozódó szép, sötétkék vizek felett. A sziget  
sötétzöldje csaknem feketén tükröződik vissza a tengerben



s ezen a sötét alapon mint apró pillangók libegnek a fehér vitorlás halászhajócskák.

A másik oldalon, északról hatalmas hegyek bámulnak reánk. Az ezerötszáznál magasabb csúcsok kopasz fejeiket mélyen beledugják a felettük terpeszkedő sötétszürke fellegekbe.

Közvetlen jobbra előttünk a Kavalai-öböl ívelődik. A nyugati szögletében kis halászközség, regényes házikókkal, villákkal: Eski Kavala. Két földnyelvkar kis öblöcskét tart az ölében. Talán 500 méter lehet a kerekded kis öböl átmérője, amint a két természetes, összehajló földgát védi a nyílt tenger hullámvásárai ellen. Bent az öbölben szépen sorjában kis vitorlások sorakoznak. Szinte hihetetlen, hogy a természet alkotta ezt a tökéletes kis kikötőt. Sokáig elgyönyörködnek a kies fekvésű öblöcske szemlélésében, de előre is kell nézni, mert közeledünk a háromujjú Chalkidike-félszigethez.

Több gázt adok a motornak, mert fel kell emelkedni legalább nyolcszáz méterre. Hiszen ha egyenesen repülhetnénk Szaloniki felé, pont a mély, tótükröben csillogó völgy felett mehetnénk. Csakhogy a völgy és a tőle északra elterülő hegyek tilalmi zónába esnek. Így hát az ezer méteres déli hegyszőlőnek nekifeküdve kell repülni.

Balra messze kinyúlik az Athos-fok. Mintha egy keskeny töltés nyúlna ki messze-messze, vagy negyven kilométerre a félszigettől délkeletre. A töltés háta éppen csak hogy domború. Hanem a végén aztán 2000 méterre szökik fel a sziklafok. Érdekes hegy. A teteje nemhogy laposodna, hanem mind meredekebben és meredekebben tör az ég felé. Mintha valami óriási száj szopta volna ilyen hegyesre. A másik két óriási ujj, a Longos és a Kassandra, amennyire a nagy távolságból átkélő formájukon látni lehet, valamivel szélesebbek, de nem annyira magasak, mint az Athos.

Az ember nem is tudja merre nézzen, oly gazdag a természeti szépségekben ez az útszakasz. Lehet, hogy onnan alulról nem annyira ragadja meg az embert, de innen a magasból a nagy távolságokat összefoglaló kép gyönyörű.



Érdekes, hogy a felhős idő ellenére a láthatóság lehet vagy hatvan kilométer.

A tengerre nyíló szép kilátást azonban, amint a gép tova száguld velünk, a Cholomanda ezer méteres oldala csakhamar elfedi. Mintha figyelmeztetni akarna, hogy most aztán előre is kell nézni, hiszen itt van előttünk a szinte teljes zárt kört alkotó Szaloniki-öböl.

Az öböl déli részét szintén tilalmi zónának nyilvánították s ez a tilalmi zóna egy ponton érintkezik az északi tilalmi zónával. Remélve, hogy maga az érintkezési pont átrepülése nem nagy vétek, nem kerüljük meg délről az öblöt, hanem itt átkelve, a térképen vörös csíkozással jelölt területek között Szaloniki városa felé tartunk.

Az öböl északkeleti partján szélesen terül el a város sokezernyi játékházacskája. Mintha csak egy szép képeskönyvben volna, úgy tarkállik ki a föld zöldjéből és a tenger kékjéből a sok sárga, világos fal és a sok piros cseréptető.

Nem sok idő van a város megcsodálására, meg kell keresni a repülőteret. Kettő is van alattunk: egy kisebb a tengerparton, s tőle keletre vagy nyolc kilométerre egy nagyobb. Melyik lesz hát most az igazi, amelyre le kell szállanunk?

Mind a két téren gépek gurulnak. Nagy üzem van. A nagyobbik téren egyszerre csak felsárgállik valami. Aha! A Shell benzines autó! Ez már vár minket. Ide kell hát le szállani.

A kedvező hátszélben az 500 kilométeres útszakaszt három óra és húsz perc alatt tettük meg, tehát átlag 150 kilométeres sebességgel jöttünk.

Rögtön nekilátunk a gép feltöltésének. Töltés közben a felső szárnyon ülve, míg a benzin csurog a szarvasbőrön keresztül, szemre veszem a repülőtéri üzemet. Szinte kérdezi az ember, hogy hát ez volna a Balkán? Hatalmas beton hangárok, teli a legújabb, legdrágább angol gyártmányú katonai gépekkel. Egy-két hatalmas Junkers-gép is terpeszkedik. Úgy látszik, itten ugyancsak komolyan veszik a repülést. Csak egy-két gép kering a levegőben,



a többiek ott állanak sorban a hangárok előtt. Ebédszünet van. Úgy látszik, Tibor is észrevette ezt, mert egy csomag kekszet nyújt fel nekem a gép tetejére, amit csak úgy benzines kézzel mindjárt el is tüntetek. Majd Athénben eszünk bővebben, most jó lesz sietni, mert mintha sötétednének a fellegek. Előzzük meg a zivatart.

Repülőtiszték állják körül a Gerlét. Hegyezem a fülem, hogy vajjon mit mondanak. Mert most hallok először eleven görögöt beszélni. Valamikor a gimnáziumban nem tartozott a görög nyelv a kedvenc tantárgyaim közé. Most azonban örömmel állapítom meg, hogy ni csak, ha nagyon odafigyelek, értek valamit. Az egyik éppen azt mondja a Gerlére, hogy «polükalosz, polükalosz» — szép, nagyon szép. — Szóval tetszik nekik a Gerle karcsú formája. Ez a kis elismerés jóleső érzése megérte az aorisztoszok keréktörő nyelvének diákkori «szenvédéseit».

Alig egyórai időzés után már megyünk tovább Athén felé. Nemcsak a sötét fellegek hajtanak. Kevés időnk lesz csak Athénben a nézgelődésre, mert holnap szeretnénk tovább rohanni Itália felé. Így minden percet, amit itt Szalonikiben töltünk, sajnálunk a rövid athéni időnktől.

Kényelmesen kinyujtom a lábam a gépben, most Tiboron van a vezetés sora.

Messze ki kell kerülni, egészen az öböl nyugati partjáig, mert szigorúan meghagyták Szalonikiben a tilalmi zóna elkerülését.

Az Atherida-foknál elérjük a nyugati partot. Déli irányba tartunk s az élénk keleti szélben kissé traversálva kell tartani a gépet.

Előttünk tisztul az idő, a szürke fellegek elfehérednek, s messze kint az Égei-tenger felett süt a Nap. Tőlünk jobbra azonban a sötét, hatalmas hegyoldalnak vagy kétezer méter magasságban nekifekszik a szürke felhőboltozat. Olimposz. A hagyományhoz híven tehát tényleg felhőbe vesz a közel háromezer méteres csúcsa.

Az Olimposz lábánál kissé keletre fordulunk a partvonal irányába. Az iskolában éppen eleget tanultunk a klasszikus Görögországról, de hogy ennyire hegyes, sziklás



legyen, az igazat megvallva, nem gondoltam. Az ezer méteres parti hegyek, némelyik még ennél is jóval magasabb, minden átmenet nélkül ereszkednek a tengerbe. Itt ugyan nem igen akad kényszerleszállásra hely. Akárcsak a spanyol partokon, Barcelonától délre. De ott a hegyek sokkal alacsonyabbak. A hegyek oldalát lombfák fedik, melyek még nem zöldülnek, s így szürke színükkel, a sok helyen kikandikáló szürke sziklák között ugyancsak barátságatlan, rideggé teszik a vidék képét. A tenger is visszatükrözi a felettünk lebegő szürke fellegeket s csak a parthoz verődő hullámok fehér taraja világlik ki az egyhangú, hideg színből.

A parton hosszú, ezer—ezerötszáz méter magas hegygerinc vonul dél—délkelet felé, hogy az Északi Sporadok magasságában a tengerbe ugorva, a Trikeri-szoros túlsó oldalán, Euböa-szigetében folytatódjon. Polydendri község után emelkedni kezdünk s ferdén áthúzzunk a magas hegylánc felett. Jobbra hagyjuk a kis larissai medencét s a kis Karla-tó keleti partját érintjük. Még egy keskeny nyergen kell átbújnunk, balról a Plessidi 1618 méterre emelkedik, de mi is vagy 1200 méteren vagyunk. Most hirtelen kicsúsznak alólunk a hegyek s előttünk a mélységben a gyönyörű Volos-öböl. Az öböl oly szép, oly kies, hogy nem győz a szem betelni a nézésével. A Nap is áttűz a szakadozó felhők között s még élénkebbé, tarkábbá teszi a táj üde színét.

Balra tőlünk érdekes falu látszik: Lechonia. Lent kezdődik az öböl partján s alig pár ház szélességben vagy öt-száz méter magasságban felnyúlik a magas, meredek Plessidi oldalán. Mintha egy, a hegynek támasztott hosszú létra fokán ülnének az apró, fehér házak.

Már kint is járunk a csendesvizű, sötétzöld öböl felett. Itt-ott egy fehér vitorla a vízen. Más nem zavarja az olajsímaságú víztükröt. A keleti szeleket felfogja a magas hegylánc.

A tervezett légvonal-iránytól kissé jobbra térünk, hogy ne kelljen az ezer méteren felüli hegygerincet Euboea felett újból átszelni. Így a Stavros-fok felett elhaladva, a három keskeny földnyelv átszelése után az Euboeai-öböl felett ha-



ladunk. Lehet akkora, talán valamivel nagyobb, mint a Balaton. Hosszában haladunk az öböl felett, eleinte közel az euboeai magas hegylánchoz, majd attól kissé a másik part felé eltávolodva, egyenesen Chalkist célozzuk meg.

Chalkis után az Euripus-szoros délnyugati partján haladunk tovább. Már nincs messze Athén, de az előttünk ágaskodó 1440 méteres Parnes és az 1110 méteres Pentelikon elveszi a kilátást. Nincs is értelme, hogy a légvonal kedvéért felkapaszkodjunk az útbaeső Parnes fölé. Ezért Marathon felé tartunk, majd mikor látjuk, hogy a két hegycsúcs között hágó nyílik, azon keresztülvágunk.

Amint a hágón áthúzzunk, már előttünk is van a város s közvetlen alattunk a tatoi-i repülőtér.

Leszállás előtt a város felé kerülünk. A késő délutáni napsütésben mint egy kaleidoszkóp kockái tűnnek fel a fehérő, apró házak. Közülök, mint egy koronázott királyi fej, emelkedik ki az Akropolis. Jól látni a városon túl a piraеusi kikötőt és Salamis-szigetét.

Két óra harmincnyolc perces repülés után háromnegyedötkor leszállunk. A tatoi-i repülőtér, bár tizenkét kilométernyire a várostól északra fekszik, nagyon szépen ki van építve s a talaja elsőrangúan gondozott. A téren itt is, mint Szalonikiben, a legmodernebb angol katonai gépek láthatók.

A hivatalos formaságok elintézése után már jócskán sötétedik, mire beérünk a városba. Az üzletfeliratok rég nem látott görög betűinek olvasását próbálgatom. Kicsit szokatlan, hogy mind nagy betű következik egymás után, de hamarosan belejövök.

A szálloda megválasztásával megint szerencsénk van: Erdős Renée-ékkel kerülünk össze, mint Cairóban Zichyékkel. Így aztán kedélyesen telik el az este.

*Március 18.* Korán reggel talpon vagyunk, hogy legyen valami időnk a széttekintésre, mert délután megyünk már tovább. Sietni kell, mert Tibornak lejár a szabadsága, azonkívül a némileg behozott klagenfurti késedelem Aleppóban megint a nyakunkba szakadt.

Természetesen az Akropolisba megyünk. Az odavezető



úton szemre vesszük a várost is. Szép, tiszta, rendes házak, utcák. Az egészség előnti a mosolygó napsugár. Szép múzeumok mellett robogunk tova. Sajnos, nincs időnk benézni egyikbe sem.

Akropolis. Eszembejutnak az öreg padok között töltött történelem- és görög- órák. Ezek hát azok a kövek, amiket egy világ ismer és csodál. Úgy szeretnék örülni annak, hogy lám, magam alkotta gépen repültem ide, az ikarosi mesék földjére. De amint a hatalmas épületeket látom s eszembejut, hogy azok, akik ezeket alkották, ismerték Pythagoras, Heron és Thales tételeit, önkéntelenül is valami szégyenérzés fog el, hogy hát még csak ennyire haladtunk azóta?

Mintha egy álmországban járna az ember. Szinte sajnál rálépni az évezredek köveire, hiszen mindegyik darab megérdemelné, hogy üvegszekrényben őrizték őket. Szerencsére még kora reggel van, kevés a látogató, nem nagyon van, aki zavarja az évezredekre visszaszálló gondolatot.

Itt állunk Pallas Athene, a gondolkodás, a szellemi műveltség istenasszonyának templomoszlopai között. Talán az emberi tudás, a diadalmas emberi alkotó ész temploma ez. Lent pedig? A falak alatt? Balkán. Az emberi szellem megcsúfolása, a lezüllés, a mulandóság eleven példája. Hát előrehaladás az, amit ez a nép itt az Akropolis tövében megért?

Valami szorongó érzéssel hagyjuk el ezt a csodálatos helyet. Pedig, mint mindig, oly mosolygó, oly kék az ég felettünk. Hellas kék ege. Így torpan elém a tanult jelző. Mégis, mintha gyászban volna minden, mintha egy nagy temetőben járnánk. Az emberi tudás, az emberi alkotóerő temetőjében.

A postára kell még sietnünk, mert Athénbe postát hoztunk és postát viszünk. Sajnos, a hazuról küldött visszavinnivaló posta még nincs itt, akárcsak Jeruzsálemben. Így csak egy pár alkalmi küldeményt viszünk magunkkal.

Amint a fel-le hullámzó úton ide-oda kanyarogva szalad velünk az autó, ki a repülőtérré, kezd gyanús lenni a levegő. Lehet, hogy zivatar lesz! Jó lesz sietni.



Amíg a benzint töltöm fent a gép szárnyán, rendezem magamban Hellasban nyert impresszióimat. Itt, a repülőtéren, ahol csak a huszadik század van képviselve s nem látszik a klasszikus és a jelenkor közötti különbség, illetőleg a jelenkor egy magához méltó, modern repülőtérral és repülőüzemmel képviselteti magát, az ítéleteimben engedékenyebb vagyok. Hiszen ez a repülőtér is oly szép, oly példás, hogy Budapest, vagy akármelyik nagy, nyugati város megirigyelhetné. Talán nem is ez a nép az oka, hogy a «Balkán» szó nem a kultúra magasztát jelenti. Talán egy nagy természeti erőben kell az okot keresni, amit úgy hívnak, hogy világkereskedelem, amely innen, a melegágyából eltávozott messze-messze, a világóceánok partjaira, hogy kultúrát termelő gyümölcsseit is talán méltatlanabb népeknek adja oda. Hiszen Athen, az új Athen meglepően rendes, tiszta, fejlődő. Most építik a földalatti villamosvasút hálózatát, a kiszolgálás mindenütt milyen szíves, finom s olcsó, meglepően olcsó az élet. Máris barátságosabban nézem őket. Hiszen ez a nemzet éppúgy áldozott kultúrát, tudást az emberiségért, hogy azon épüljön fel a «művelt nyugat», mint a mi vérünkön, kardforgató karunkon. Sorsunk talán most közös. Itt megcsodálják a klasszikus Hellas kulturális kincseit, bennünk a lovagiaságot, a vitézséget, de — sorsunkra hagynak.

A meteorológiai jelentés zivatarra hajlamos időt s ellenszelet helyez kilátásba Brindisi felé.

Megosztozunk a tengeri repülésen is. Alicanteből én vezettem a tengeren át Oranba, most a Ioni-tenger és az Otrantói-szoros a Tiboré.

Tekintettel a kilátásba helyezett kedvezőtlen időjárásra, elhatározzuk, hogy a tervezett útvonaltól kissé délre, a kétezer méteres hegyek elkerülésével a Korinthoszi-öböl felett repülünk ki a Ióni-tenger fölé.

Homerosz nyelvén kiáltok oda búcsúzóul a görög repülőknék, mosolyogva intenek vissza az ismerős hangokra, s a Gerle piros szárnyai már is nekifeküsznek a levegőnek.

Húsz perccel múltott egy óra. Felettünk egy felhő sincs a kék égen s gyönyörűen süt a Nap. Nyugati szél fúj. A



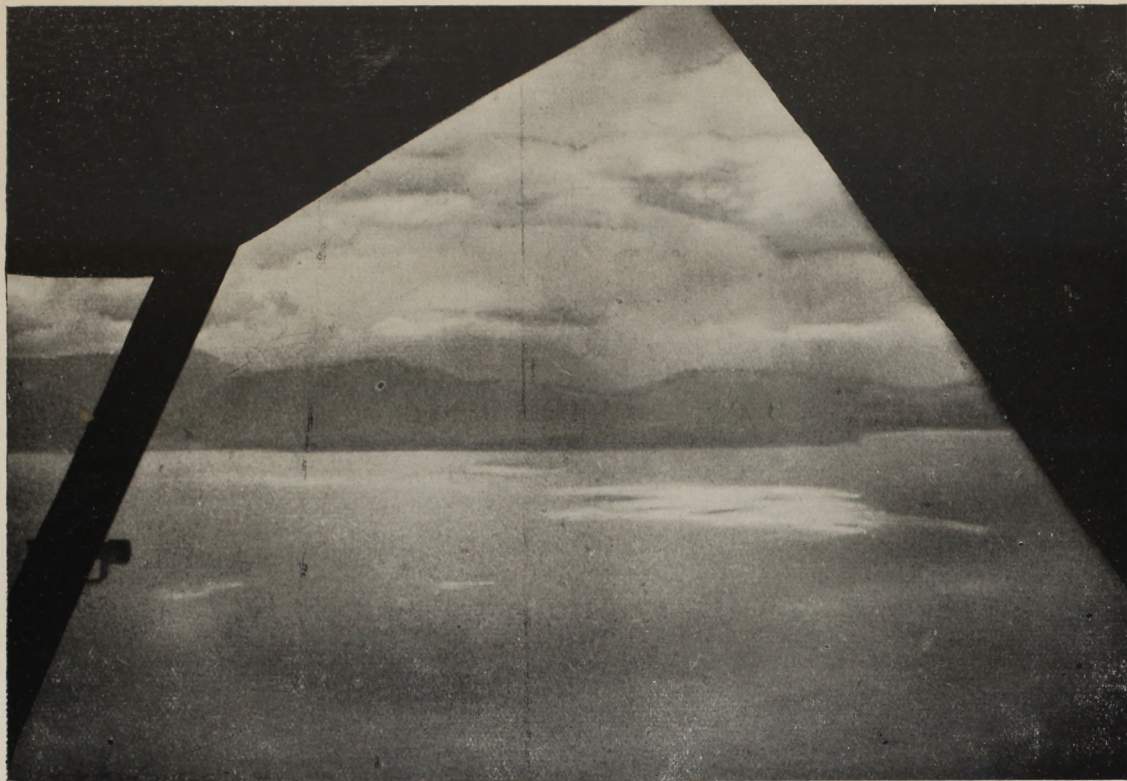
Kithäron másfélezer méter magas csúcsát közvetlen jobbról hagyjuk el s elérjük a Korinthoszi-öböl víztükrét. A szél gyengén borzolja a világos kékeszöld vizet. Nem sok hajót látni kint a tengeren. Úgy látszik, a vihar előjeleire védett helyre vonultak. Máris érezzük az ellenszél késleltető hatását. A félórai időbeosztás helyét két perc késéssel érjük el. Ez kissé elkedvetlenít, mert így aligha futja majd a benzinből az itáliai partokig s akkor pedig Janninában kell leszállani a hegyek között. Így a frissen adódott gondok között csak mérsékelt örömmel tudjuk élvezni a gyönyörű kilátást. Sokszor irigylem is a repülés körülményeiben járatlan utasaimat, akik aggodalom nélkül tudnak gyönyörködni az előttük ismeretlen veszélyek között a természet szépségeiben. Amikor az utas a vadregényes, gyönyörű erdőségeket elragadtatva nézi, a mi szemünk aggódva kutat esetleges kényszerleszálló hely után. Az előhömpölygő, tornyosuló fehér felhőkön túl mi már sejtjük a zivatart, amikor az utas az óriási szappanhabtornyokban ámulva gyönyörködik. Hiába, a tudás nem boldogít. Igaz viszont, ha azután a hirtelen szürkesség körülveszi a gépet s a zivatar kövér esőcseppjei korbácsolják az arcunkat, mi nevetünk az utas ijedelmén. De hát ennek a fölényeskedésnek ára van, az a gond, amely ott ül a vállunkon, amikor még kék felettünk az ég.

De a zsebünkben itt az időjáráscédula. Tudjuk, mi fog következni. Tényleg, ott túl a jobbról és balról, a partok mentén sorakozó kétezer méteres csúcsokon már kezdenek előgomolyogni a fellegek. Az innenső frontjuk ártatlanul fehér színben villog a napsütésben, de ha alájuk néz az ember, a palaszürke szín már elárulja, hogy mi van a fényes ábrázat mögött. Érdekes, a tenger felett nyitott, szabad az ég, egy tenyérnyi felhő sincs felette. Mintha nemcsak az óriási hegyek hasadtak volna ketté, hogy helyet adjanak a tengernek, hanem az ég is, hogy mindig süthessen a Nap.

Az északi part közelében haladunk. Természetesen az öblöket átszeljük.

A Helikon után a Parnassos néz le jobbról reánk. A 2459 méteres csúcsát hó fedi s csak úgy villog a nap-





Zivatar készül a Korinthuszi-öböl felett.





Újra itthon. Megérkezés Mátyásfüldre.



Jelentjük, haza hoztuk a Gerlét!



sütésben. Túlraól a vállaira azonban már kezdenek palástot borítani a fellegek. Oda kíváncznak tehát az alanyi köl-tők? Pedig ott egy félóra múlva takaros zivatar lesz, jég-gel, hóval vegyest. Na, hát csak jó mulatást nekik.

Alattunk a vidék a partokon sem valami barátságos. Meredeken a tengerbe boruló kopasz, sziklás, vagy legjobb esetben gyengén füves hegyoldalak. Közöttük itt-ott egy kis falu. Sehol egy város.

Az Andromache-fok felett felettünk is beborul az ég s szemerkélő eső szurkálja az arcunkat. De csak rövid ideig. A peloponnézosi partok mindjobban közelednek felénk. Aegion városka előtt egy gyönyörű természeti tüneményt látunk: a felső, magas felhővilág alól hirtelen egy második réteg tör elő. Az eleje szép fehér, amint a napsütésben gomolyog. Alatta azonban mindent sötétszürkébe von az árnyékos, párás levegő. Egyszerre szürke függöny eresz-kedik a felhőből alá, fényes villanások kíséretében. Kelet-kező zivatar. De, úgy látszik, itt ez gyakori lehet a déli partokon, legalábbis erre vallanak a folyóként aláömlő törmelékek és hordalékok a parti hegyfal barázdáinak tövében.

Már két órája repülünk s térkép szerint egy félórai idő-vesztésünk van. Brindisit így semmiesetre se fogjuk el-érhetni. Valahol majd le kell szállani benzinért. De hol? Mert ahogy a hegyek közé nézek, mert Jannina is mélyen a hegyek között fekszik, a völgyekben mélyen gomolygó felhők nem sok lehetőséget ígérnek. Hiszen a leszállással nincs is baj, a Gerle kis helyen is le tud szállani. De meg-felelő benzint, kérdés, hol tudunk kapni? Meg azután a zivataros időben a gépet sem szívesen hagynánk éjszakára a szabad ég alatt.

Most egészen összeszorul a kétoldalt kísérő parti hegy-ség s egy alig három kilométer széles kaput alkot. Azon túl a víz már a Paträ-öböl. Kétoldalt lassan visszahúzó-dnak a partról a magas hegyek s csak alacsonyabb kép-viselőket hagynak ott maguk helyett. Jobbról a hegyek közül előkanyarodó Achelous-folyócska hordaléka tölti fel laposan, mocsarasan a tengerpartot, balról pedig az ellapo-



sodott part a Pappas-foknál búcsút vesz tőlünk s hirtelen délre fordul.

Jobbról sem sokáig halad a part nyugat felé, mert a Skropka-fok után az is északra fordul.

Felettünk ugyan szakadozott a felhőzet s a délutáni Nap a szemünkbe süt, mégis alig háromszáz méteren kell haladnunk, mert jobbról a parti hegyeket ily mélyen megülik a fellegek.

Északra fordulunk mi is a parttal együtt. Kint a tenger felé, nyugatra tiszta az idő. Jól látni a nagy Kaphallinia-szigetét s amint egy kissé északabbra haladunk, a nagy szigettől különválik egy kisebb: Ithaka. «Andra moi ennepe musa polütropon...» Szinte gépiesen törnek elő gondolatban az Odysseia kezdősorai. Már szinte jó rohanni, szállani sebesen tova, hogy pihenhessen az agy a sok felismeréstől, a sok eszembejuttatástól.

Ithakán túl a Leukas-sziget előtt kilátni a nyílt Aegei-tengerre. Mint valami zárt phalanx, hófehér ködfelhők gördülnek egészen a víz színén felénk. A vastagságuk lehet vagy ötszáz méter.

Jobbra, a szárazföld felé nézve, látni jól, hogy az erős nyugati széllel partot érő nedves tengeri levegő mint alakul át a hegyoldalakon felemelkedve sűrű esőfelhőkké. Rálátni a hátukra is, míg beljebb azután vagy kétezer méterre kapaszkodva a magas hegyek hátain, a felső felhőboltozattal egy áthatolhatatlan szürke kárpittá nem egyesülnek.

Leukas-szigetét keskeny tengerszoros választja el a szárazföldtől. Utána jobbra öblöt vet a part, jó mélyen, vagy harmincöt kilométer mélységben és félannyi szélességben. Az Artai-öböl. Az öböl bejáratát lapos, mocsaras üledék zárja el, az északi partja szintén elég sík s csak egypár kilométerrel tovább folytatódnak a sziklás hegyek.

Itt az idő, dönteni kell a leszállás felől. Kint a nyílt tengeren a ködkárpit, na meg az erős ellenszél és a jócskán eltelt idő lebeszél az Itáliába való átkelésről. Az öböl felett süt a Nap, a felhősödés csak a hegyeknél kezdődik.

Arta városa a hegyek lábánál fekszik. Csalogatóan villognak fehér házai a délutáni napsütésben. Már nézem



is, hol volna alkalmas leszállóhely s előkészítem a Penderell alezredestől kapott füstbombát is a leszálláshoz, hogy az erős szélben pontosan a széllel szembe szállhassunk le. De hátha el lehetne jutni Janninába?

Tibor, legalábbis úgy látom, így gondolkozik, mert amikor Arta felé mutatok, ő a felhőbe vesző hegyek felé int, északra, merre Jannina fekszik. Jó, hát próbáljuk meg.

Többet ugyan Jannina sem nyujthat, mint Arta, mert ott is csak leszállóhely van, hangárok nincsenek. Ráadásul elég kockázatos ebben az időben a felhőkkel teli ismeretlen völgynek nekivágni, s ha sikerül is eljutni Janninába, kérdés, hogy nem jutunk-e ott egérfogóba, ha csak egy kicsit is rosszabbodik az idő, míg itt a tengerparton a lát-határ még mindig jobb. Hiszen itt most is süt a Nap, ott meg sötét fellegek töltenek meg mindent.

Persze a legfontosabb évről most majdnem megfeledkeztem: Janninában a Shellék tartalékoltak számunkra benzint, amit nem kell készpénzzel megfizetni. Artában azonban csak csengő drachmáért kaphatnánk üzemanyagpótlást. A pénzünk meg, mi tagadás, bizony már jócskán fogytán van.

Intek tehát Tibornak, hogy jó, gyerünk Janninába.

Két völgy ásít elő az északra nyúló hegyláncok között. A keletit választjuk. Mind lejjebb és lejjebb szorít a völgyet megülő gomolygó, cafatokban lógó felhőzet. Már csapja is az arcunkat az eső. Egyszer csak minden egybefolyik, bent vagyunk a felhőben. Gyorsan vissza. Nagyot lélekezünk, mikor megint megpillantjuk a hegyoldalt, mert bizony nagyon szűk a völgy, éppen csak hogy meg lehet benne fordulni.

Jobbra-balra próbálkozunk. Mindenféle egyforma a helyzet. Újból nekivágunk. Most valamivel tovább jutunk. A völgy közepén, mint egy sziget, hatalmas szikla áll. A teteje bent van a felhőben. Alig férünk el közte és a hegyoldal között. A sziklán túl azonban minden tejszínben úszik, nem látni semmit előre. Megint vissza kell fordulni. Visszamegyünk Artához. Leszállóhely után kutatunk. Itt is, ott is vannak rétek, igaz, a várostól kissé



messzi. Egyszer csak látom, hogy Tibor fordítja a gépet s megint a völgy felé tart. Kérdőleg nézek reá, ő int, hogy még egyszer megpróbálja.

Hamarosan megint a sziklánál vagyunk. Az eső csak úgy ostorozza az arcunkat. Tibornak különösen rossz lehet, mert még Athén előtt elveszítette a szemüvegéből az egyik üveget. Félek is tőle, hogy nem lát jól ebben a sűrű esőben üveg nélkül, félszemmel.

Előrenézek. Túl az esőfüggönyön sötétszürke, haragos háttér tölt be mindent. Olyan, mint egy hatalmas zivatarfelhő. Intek Tibornak, hogy forduljunk vissza Artába. Ő azonban nem tágit, nekivág a zuhogó esőpásztának.

Egy végtelenségnek tűnik fel, pedig csak pár perc lehetett, míg a sziklák között szinte vakon rohantunk előre. Aztán egyszerre látni kezdünk. Vége az esőnek. Előttünk pedig egy kétezerméteres sötét hegyoldal tör az égnek. Az esőn keresztül ez látszott szürke zivatarfelhőnek. Tövében pedig ott a tiszta színű janninai tó.

A tó északi partján van a leszállóhely. Amint meghallják a motort, nyomban füstöt csinálnak s mi símán leszállunk. Háromnegyedöt van. Tehát kereken három és félórát jöttünk ideig.

Szétnézünk. Mintha egy hatalmas katlan fenekén volnánk. Tőlünk keletre a hatalmas szürke hegy, északra és délre a szakadó eső függőnye mindent eltakar, nyugatra megint hegyek.

Kis épület van a leszállóhely nyugati oldalán. Oda gurulunk. Kifogástalan német kiejtéssel egy idősebb úr fogad bennünket. . . . . görög tábornok, aki az utolsó török-görög háborúban a kisázsiai görög légierők parancsnoka volt. A balsikerű hadjárat után nyugdíjazták. Most itt vadászgat ezen a vidéken s motorunk zajára ide sietett a leszállóhelyre. Kér, hogy fogadjuk el meghívását, hogy a vendégeinek tekinthessen. Kedvességét megköszönjük s nekilátunk a gép biztonságba helyezésének.

A gépet a széllal szembeállítjuk, cövekeket verünk a futótengely mellé s a tengelyt hozzákötjük. Nem sok reményt nyujtanak, mert a súlyok alatt úgy szalad be a



cövek a laza, hordaléktalajba, mint a homokba. Remélhetőleg itt a hegyek között nem kell tartanunk erősebb szélrohamoktól. A motort, a légsavart és az üléseket betakarjuk s ..... tábornok autóján elindulunk a városka felé. Kacsaringós, szűk utcákon megyünk keresztül a városka egyetlen szállodája felé. A házak félig kőből, félig fából készültek s a macskafejű köveken ugyancsak ugrándozik a kocsink. Őszvéreknek való út.

A szállodácska, ha nem is elegáns, de tiszta szobával várt reánk. Annál kevésbbé tudtunk örülni a vacsora ismeretlen ízű, görög nemzeti eledeleinek.

*Március 19.* Egész éjszaka esett az eső. Most azonban kis szünet állott be. Frissen szerzett görög barátaink kíséretében már a reggeli szürkületben rohan velünk ki a géphez az autó.

A Shell-kannák már ott állanak tele benzinnel a gép előtt s mindjárt fel is mászok a felső szárnyra s nekilátok a feltöltésnek.

Szívélyesen búcsúzkodunk. A tábornok Tibort az eltört szemüvege ptólására megajándékozza a régi háborús repülő-szemüvegével. Neki — úgymond — úgysem lesz már erre szüksége.

Hét óra tizenötkor elstartolunk. Tibor vezet, övé a vezetés az Otrantói-tengerszoros felett. Én a térképet kezelem. Sokra ugyan nem megyek, mert start után, alig haladunk el a repülőtér felől, a nyugatra fekvő emelkedések felett már csapja az eső az arcunkat. Látni pedig alig lehet valamit, hiszen a szürke felhőgomolyagok csaknem rányomnak bennünket a hegyoldalakra.

Ha légvonalban tartanánk most a tenger felé, legalább ezerháromszáz méterre kellene emelkednünk a hegyek fölé. Azonban a tenger felől előbújó felhőzet ezt nem engedi. Balfordulóban délre kanyarodunk s már bent is vagyunk egy szűk völgyben, mely a tegnapi jövetelünk völgyi útjával párhuzamosan halad dél felé.

A völgy feneke alig ötven méterre van alattunk. Feljebb menni a felhők miatt nem lehet, mert a völgy nagyon



szűk s ha csak pillanatokra is bele merészkednénk a felhőkbe, alighanem nekimennénk egy sziklának. Mert ezek az éles kövek nagyon közel nyújtogatják felénk tar fejüket, minduntalan jobbra-balra kerülgetni kell őket.

Egy félóra mulva azonban tisztul előttünk a levegő, kint vagyunk az Artai-öböl felett. Itt most már nem leselkednek reánk a felhőfoszlányok mögül az éhes sziklahátak. Most majd a tenger következik.

Örömmel állapítjuk meg, amint északnyugatra fordulunk, hogy kint a tenger felett szakadozottak a felhők s a Nap is átsüt közöttük. Amint azonban kiérünk az öböl nyugodtabb vize felől a nyílt tenger felé, lohad az örömünk. Az erős északi szél ugyancsak belekapaszkodik a siető sötétzöld hullámokba s fehérre tépázza az üstöküket. Bóra dühöng az Adrián. Az erős oldalellenszél valószínűleg nagyon meg fogja hosszabbítani az amúgy két és félórás utat. Födolog azonban, hogy jók a láthatósági körülmények.

Mindjobban eltávolodunk az északnak húzódó partoktól. Két kis sziget adja az iránytű ellenőrzéséhez az irányt: Paxos és Antipaxos. A szél ugyanis annyira délre szorít, hogy a számított irányhoz ugyancsak jó adag korrekciót kell hozzáadni.

Azután Korfu-szigete következik. A délnyugati hosszú partja mentén haladunk. Ez a part azonban nem sokat mutat meredek esésével, vízbedülő szikláival a sziget híres szépségeiből. Valószínűleg a hosszúkás sziget túlsó, széltől védett öble mentén vannak a gyönyörű ligetek. Bennünket most a partból jóformán csak a partvonal iránya és közben az iránytűnk állása érdekel. Aztán elmaradnak a sziklás partok is. Még a kis Samosraki, majd a Fano-szigetecske mutatja ki a zúgó, háborgó vízből a barna hátát, amit az opálos, lilapárás levegőn át is elég messziről látni. Azután csak víz és víz következik, egymást kergető, fehértarajos, sötétzöld hullámhegyek.

Fano-szigetétől még nyolcvan kilométer a túlsó part, az Otrantói-fok. Ha nem volna ez a viharos szél, negyven perc alatt odaát volnánk.

Vigasztalásul széthasadnak felettünk a szürke fellegek



s szép fehér, bodros sorokba rendeződnek. Közöttük szépen áttűz a Nap.

Jó félóra telik bele, míg a láthatáron egy keskeny csík sárgállani kezd. Az agyagos olasz part. Csigalassúsággal közeledünk feléje az erős ellenszélben.

Tőlünk délre egy hajókémény fekete füstje rajzolódik ki a kékecsszürke láthatárra. Magát a hajót eltakarják a hullámok.

Lenézek az alattunk háborgó tengerre. Otrantói-szoros. Majdnem két évtizeddel ezelőtt itt ágyúk dörögtek a hullámok felett. A Novarra hasította akkor itt a kék vizet. A másik részről az entente egyesült földközítengeri hajóhada. Mintha mi sem történt volna, azóta az idő messze szaladt, különösen a mi időnk. Akkor még a mienk volt itt még a tarajos hullám is, büszketorkú ágyúink a mi akaratumkat dübörögték végig a habok felett. Ma? Idegenként csak egy kis gépmadár zug visszhang nélkül át a vizeken. Otranto.

Több mint egy órát vett igénybe Fano-szigetétől az Otrantóifokig az út. Amint a partot elérjük, kissé északra fordítjuk a gépet s a part mentén Brindisi repülőtere felé igyekezünk. Most azonban még jobban szembekapjuk a szelet, csaknem egyhelyben darál a kis légszavár. Már egészen jól látni a repülőtérrel, a hatalmas léghajócsarnokot, de alig közeledünk feléje. A szél oly erős, hogy az alig hatvan kilométeres útszakasz megtételére egy egész óra szükséges. Amint földet ér a Gerle, már gurulunk is be a nagy hangárba, nehogy a szél a gépet elragadja. A két szárnyvéget katonák fogják s úgy vezetik a gépet. Talán még nagyobb a szél, mint az adanai leszállásnál. Lehet vagy hatvan-hetven kilométer az óránkénti sebessége. Mindenesetre nem valami buzdító a kilátás a Nápoly felé repülésre. Pedig ma még onnan tovább Rómáig szeretnénk eljutni, mert mára van bejelentve az odaérkezésünk.

Több mint négy óráig tartott Janninától idáig az út. Rómáig, ha így tart a szél, még további ötre kell számítani.

Amíg a friss időjárásjelentések beérkeznek, feltöltjük a gépet. Közben a zsebünkből eszünk egy kis kétszersültet.



Alig végzünk a feltöltéssel, máris starthoz állítjuk a gépet. Közben megtudjuk, hogy az olaszok tegnap délután az athéni rádió-jelentés alapján értesültek az onnan történt elindulásunkról, miközben kitört a vihar. A janninai leszállásunkról nem kaptak értesítést, mert a viharban a rádióösszeköttetés megszakadt a két repülőtér között, s ezért aggodalmukban a vízirepülőállomás cirkájólát kiküldték, minden eshetőségre számítva, keresésünkre a nyílt tengerre. A visszatérésre csak most adtak, leszállásunk után rádió-parancsot. Ez volt hát a hajófüst, amit kint láttunk a Ióni-tenger felé.

Most pedig féltésükben a továbbindulásról akarnak lebeszélni. Az újabb meteorológiai jelentések szerint a szél változatalnul erős s a félsziget túlsó partján különösen Nápoly felé, elég sűrű a felhőzet. Mi azonban, megköszönve a figyelmességüket, mégis startra határozzuk el magunkat.

Katonák vezetik ki a gépet a startra, fogják a szárnyakat, nehogy felborítson bennünket a szél ereje. Szembe-fordulunk a szélllel. Intek a katonáknak, elengedik a szárnyak végét s amint teljes gázzal felzúg a motor, szinte neki-futás nélkül, a levegőben is van már a Gerle. Húzom a magassági kormányt, hogy minél gyorsabban távolodjunk a földtől, gyorsan, mielőtt egy szélroham esetleg vissza-csaphatna bennünket. Nem jó ilyenkor a föld közelében lenni.

Öt perc múlva egy óra. A benzin elég volna Rómáig is, de az afrikai homok által keletkezett kopások következtében sok olajat fogyaszt a motor. Ráadásul, biztonság okából, a két, magunkgyártotta pótdugattyúgyűrűvel felszerelt henger olajlehúzógyűrűit fordítva szereltem be. Így ez is növeli az olajfogyasztást. Nápolyban tehát jó lesz leszállani s a magunkkal hozott négy kilogramm «Castrol»-olajat ott majd feltöltjük az olajtartányba. Estére pedig Rómában leszünk. Legalább is igyekezni fogunk oda elérni, hiszen az ottani magyarok az Athénból küldött értesítésünk alapján mára várják az érkezésünket.

Tibor kezeli a térképeket. Hol jobbra, hol balra int egy kicsit, mígnem beállunk a megrajzolt útírányba. Nem



könnyű az irány megfogása, mert az erős oldal-ellenszél a 279°-os számított útirányt majdnem 300°-ra módosítja.

Az olasz csizma sarka felett repülünk. Jól látni mind a két tengerpartot. Jobbra az Adria, balra a Tarenti-öböl a kísérők.

Meglehetősen dobál a szél és bosszúságunkra már az első félóra eredménye azt mutatja, hogy az ellenszél ugyan csak késleltetni fog.

Az első repült óra végén elérjük a hegyeket s az eddigi bodros, fehér felhőfoslányok is kezdenek zárkózni. Már csak itt-ott süt át közöttük a délutáni nap rózsás fénye.

Amint a vidék a lankás, síma tájból átmegy a meredek, erdős hegyek birodalmába, önkéntelenül is esetleges leszállóhelyek után kutat az erre szoktatott szemünk. Örömünkre és megnyugtatóságunkra csaknem negyedóránként látunk szép nagy mezőket, sarkaik fehérrel bejelölve, néhol a középén nagy, fehér betűk a közeli község vagy városka nevét is feltüntetik: Campo di fortunák, kényszerleszállásra fenntartott és előkészített helyek. Mit tesz ez a nemzet az aviatikája érdekében! Nálunk? Igaz, mi sík ország vagyunk, ahol igen sok helyen lehet leszállani. De ha csak egy kicsit törődnénk vele, hogy a sok községi legelőnek ne éppen a középén ássanak árkot, hogy ok nélkül a síma réteket ne törnék fel itt is, ott is, mi lehetnénk a sok kényszerleszállásra elsőrendűen alkalmas területeinkkel a légi-közlekedés biztonságának eldorádója. Pedig igazán nem kellene sok hozzá, csak egy kis jóakarát és egy kis ügyesetet. Nem dédelgetni, csak megérteni kellene az annyi nehézséggel és könnyen küzködő aviatikánkat.

Campo di fortuna. Jól esik látni ezeket a hívogató, bízató, üde zöld mezőket. Különösen most, hogy a fellegek kezdenek mélyebbre behúzódni a kétoldalt ágaskodó hegyek közé. Nem valami messze látni előre. Sokszor le kell venni a gázt, hogy az utunkat álló felhő alá ereszkedjünk. Azután megint felfelé törünk, mert egy keresztbe vonuló alacsonyabb hegygerinc áll az útba.

Az otthon tervezett útvonaltól, mely Brindisitől a folyócskák völgyein keresztül csaknem légvonalban Cam-



pagnán át Salerno felé vezetett, kissé északra térünk el. Ugyanis erre járnak Nápoly felé légvonalban a forgalmi gépek is és a «Campo di fortunák» is ezen a vonalon vannak kijelölve. Persze mindezt csak Brindisiben tudtuk meg.

Kétoldalt a hegyek helyenkint 1800 méterre is feltörnek, de az alig 800 méteren lógó fellegek nemcsak a csúcsokat, de az erdős, bokros hegyoldalakat is magukba zárják. Az állandó pontos tájékozódás a kis térkép után alig lehetséges, már csak azért is, mert néha a keskeny völgyekbe szorítva, alig van látkörünk, amit a térkép jelzéseivel össze lehetne hasonlítani. Igyekezünk az iránytű szerint haladni. A hegyoldalak azonban néha hol jobbra, hol balra térítenek ki, mert a rajtuk fekvő felhők nem engedik meg, hogy a csúcsok és a gerincek felett egyenes vonalban haladhassunk át. A tőlünk északra kanyargó vasút néha felénk is elkígyózik és időközönként a tájékozódásra biztos támpontot nyújt. Montellánál, majd Serinónál találkozunk így a vasútvonallal.

Serinonál a vasútvonal tovább kanyarog a völgy fenekén délnyugat felé. Mi is mehetnénk arra, de akkor kerülőt tennénk. Előttünk két magas hegycsúcs emelkedik. Térkép szerint 1500—1600 méter magasak. A fejük azonban most felhőbe vesz. A két csúcs között, éppen az útirányunkban a felhőzet mintha egy nyeregben ülne és kissé felemelkedne. Valami világosság dereng ott át. Meg kell próbálni!

Közelebb érve a világosság mind fényesebb lesz s amint a nyereg magasságába leereszkedünk, lehetünk vagy 750 méteren, a felhőzet és a nyereg között keskeny rést pillantunk meg. Neki! Még a nyakunkat is ösztönszerűleg behúzzuk, hogy bele ne verjük a fejünket a felettünk szélesbeesen elmaradó felhőboltozat bodraiba, a kerekek szinte súrolják a köves, bokros talajt. Pár percig tart ez így, mind világosabb és világosabb lesz felettünk a felhőzet. Egyszer csak búcsút mond egymásnak az ég és a föld, a felhők megemelkednek, a föld meredek lejtőben aláomlik, s mi ott lebegünk a kettő között egy villákkal, kertekkel teli dombos, lankás vidék felett. A nap pedig a szakadozó fellegek közül a szemünkbe nevet.



Balról előttünk azonban komor, sötétszürke hegy emelkedik. Az ezer méteren úszó felhők felette összesűrűsödnek. Titokzatosan beléjük rejti a fejét. De alól kilátszik a lóláb: sötétszürke, repedezett, árkolt, kopasz láva. A Vezuv!

Önkéntelenül is visszaképelem magam a szatmári öreg gimnázium agyonfaragott hosszú padjaiba. Vesuvii incendium. Marci mors. A Vezuv kitörése. Marcus halála. Milyen régen is volt. Akkor gondolatban szárnyaltam itt, most a Gerle karcsú szárnyain. Már el is marad mögöttünk balra. Visszanézek reá. Öreg pipázó, miért dugod el előlünk füstölő fejed?!

Már itt is vagyunk. Balra a kék víz, a Tyrrheni-tenger, a Nápolyi-öböl, s az öböl karélyában a vág্যak városa: Nápoly.

Négy óra múltott öt perccel. Tehát a tervezett repülési időt majd egy félórával nyújtotta meg az ellenszél.

Az olasz repülők szívélyesen üdvözlőnek s míg én sebtiben feltöltöm az olajat, Tibor már koccint is velük, helyettem is, az olasz—magyar barátságra. Így aztán gyorsan telik az idő s húsz percnyi időzés, mint egy pillanat, elszaladt. Hogy is lehet Nápolyban ilyen keveset időzni?! Hiába, mára ígértük, hogy megérkezünk Rómába s ott akarunk lenni!

Még meleg a motor, amikor berántjuk a légsavart úgy, hogy nyomban gázt adok s már búcsút integetünk a kékegű, kékvizű városnak: Vale Napoli!

Jobb fordulót veszek s ugyancsak húzni kell felfelé a gépet, mert a szőlős domboldalak aláink tolakodnak. Aztán ezek is elmaradnak s a kis nápolyi síkságon keresztül oldalvást a kéklő tenger felé tartunk. Az Appenninek túlsó oldalán dühöngő bórából itt nem érezni semmit. Szinte szélcsend van.

A Vollurno torkolatánál kiérünk a tenger fölé s búcsút mondunk a jobbra elhúzódó partoknak, melyek azonban nagy ívben kerülve, egy jó negyedóra mulva visszatérnek felénk a gaetai fokban. Mi azonban kijebb kell hogy húzódjunk a tenger felé, mert Gaeta hadi kikötő s mint ilyen,



tilalmi zóna. De oldalról is jól látni az öböl védett vizében sorakozó szürke acél hajótesteket.

Jó tempóban megyünk. A gépben alig van benzin, kevés a terhelése, könnyen benne van a 140 km-es sebességben. Igyekezni kell, mert a nap már nagyon közeljár kint a tenger felett a lopakodó alacsony ködfelhők felett. Lehet, hogy ezek csak azt várják, hogy a nap lehúnyja a szemét s akkor orvul megrohanják az alacsony, mocsaras parti vidéket. Pedig kár volna elrontani a pontos római megérkezésünket egy köd miatti esti kényszerleszállással.

Terracinánál alánk kanyarodik a part, helyesebben a Gaetától idáig tartó hegyes partvidék egy széles mocsaras, erdős párkányt, strandot kap, amelyik épp hogy csak kiemelkedik a tengerből.

Terracina után mindjárt egy érdekes kép ragadja meg figyelmünket: alacsonyan, alig 50 méteren repülünk s velünk egy magasságban az alkonyodó nap vörös fényében egy furcsa boltíves, oszlopos folyosó látszik a hegyoldalon. Úgy van a hegy kövéből kivágva. Mint valami várkastély tornáca, úgy néz le a tengerre. Ez már a régi Róma keze nyoma.

Alattunk kockásan agyoncsatornázott vidék. A főcsatornaágakkal párhuzamosan nyílegyenes autótűt vezet Róma felé. Pont egybeesik a mi útirányunkkal. Rajta egymást érik a suhanó kocsik. Bizony, jó tempóban mehetnek, mert alig tudjuk elhagyni őket. De lehet is hajtani, mert szép széles és nyílegyenes az út s lovaskocsinak hírmondóját sem látni. Autostrada.

Könnyű tartani az irányt. Mire az autostrada végére érünk, illetőleg az eltér az irányunktól, a nap éppen alábukik. De Albanónál már mutatja az irányt a hegytető két híres tava. Amint pedig ezeket elhagyjuk, a párából elénk tűnik az esti homályban az örök város: Róma.

Átrepülünk a hatalmas katonai repülőtér felett s a Tiberist követve, már látjuk is a forgalmi repülőtér, Littoriót. Egy kört írunk le s aztán símán leszállunk. Hat óra tíz perc.

A hatalmas hangárépület elé gurulunk. Amint leállí-



tom a kis gép motorját, egy csoport rohan meg bennünket «éljen, éljen»-kiáltással. Épp hogy csak kiszállunk a gépből, felhangzik kórusban a himnusz: «Isten áldd meg a magyart.»

A børsapkánkhoz emeljük a kezünk. Feszés vigyázz-állásban hallgatjuk végig az éneket. Valahogy olyan nehéz így mereven, egyenesen, mozdulatlanul állni. Valahogy olyan álomszerű az egész. Tizenegyezer végigszáguldozott kilométer, hó, homok, tenger és hegyóriások, perzselő nap és dermesztő hideg után hallani ezeket a dallamokat, érteni a szavakat, tudni, hogy itt most mind magyarok vagyunk.

A római magyarok egyesülete fogad vitéz Szabó László őrnagy és Kovács Gyula elnök vezetésével. Egy pár meleg, üdvözlő szó s aztán büszke, boldog magyar kezek szorítása s sok, sok virág.

Úgy aggódtak érettünk. A szél most is úgy fújt, mint azon a gyászos májusi napon. Most is a vészthozó dombok felől kellett leszállani, melyek pillanatokra a Gerlét is eltakarták, akárcsak a Justice for Hungaryt. S azóta nem járt itt magyar repülőgép. Tudták, hogy csak estére érkehetünk, de már délután óta lesték aggódva a láthatárt. Örülünk, hogy nem maradtunk ma estére Nápolyban, pedig lett volna ott is mit nézni, amire, ki tudja, lesz-e még alkalom. Mégis jobb így, hogy nem várakoztatott meg hiába ezt a kis csoportot, hiszen ezek érettünk aggódó, bennünket szerető magyarok.

Azonban úgy érezzük, a sok virág nem bennünket illet. Úgy, ahogy vagyunk, bőrruhásan a repülőtér bejáratához megyünk. Nyomunkban az egész magyar gyülekezet. A bejárattal szemben fehér kőoszlop áll. Két, nekünk oly drága név ragyog rajta: Endresz és Bittay. Az oszlop tövében helyezük el a virágokat, itt van azoknak az igazi helyük.

Azután megindul a kérdések özöne, hogy volt, mint volt. Úgy dédelgetnek bennünket, mint valami nagy veszélyből kiszabadult, megmenekült rossz gyerekeket. Mi pedig kacagva, örömmel válaszolunk s úgy érezzük, félíg-meddig már otthon is vagyunk.



Fürge kis traktor gördül elő s a beton-feljárón felvontatja a Gerlét a magas, emeleti hangárba. A tegnapi szakadó esőben, szabad ég alatt eltöltött éjszaka után ma jól fog aludni a Gerle a hatalmas, modern hangárban.

*Március 22.* Tegnap és tegnapelőtt hivatalos látogatásokkal és a város futtában való megtekintésével töltöttük el az időt. Kihallgatáson fogadott bennünket Kánya Kálmán külügyminiszterünk, aki éppen aznap érkezett meg, amikor mi, majd Hóry András követünknel tisztelegtünk. Megcsodáltuk az olasz légügyi minisztérium csodásan berendezett modern épületét, majd a régi, történelmi Rómára került a sor. Úgy látszik, már kissé belefáradtunk az ó-kori emlékek csodálatába, annyira tele vagyunk impressziókkal, hogy most már alig tud bennünk lelkesedést kelteni a büszke Forum, a Colosseum, de még a Szent Péter temploma sem. Csak álltunk, néztünk s tudomásul vettük, hogy így néznek ki, gondolatunk már csak egy felé fordul: haza! Holnapután már otthon leszünk!

Tegnap délután előkészítettük az útra a gépet. Éppen az olajfoltokat törölgettük le a törzsről, kezünkben kormos, olajos, szappanos törölrúha, mikor az Olasz Királyi Aeroclub vezetősége kijött meglátogatni a Gerlét. Sajnos, bemutató repülést nem lehetett előttük végezni, mert kint szakadt az eső.

Most pedig már jár a motor. Búcsúzkodunk. A mieinken kívül Balbo Italo képviselőjében egy olasz ezredes vesz tőlünk búcsút. A meteorológiai helyzet nem valami kedvező. Erős ellenszél van, az Appenninek felett havazás. Kint, a túlsó oldalon, az Adrián még mindig tart a bóra.

Eredeti tervünk az volt, hogy Firenzében is leszállunk s csak azután vágunk át az Appenninek felett. Most azonban, hogy ilyen kedvezőtlennek ígérkezik a levegő, jobbnak látjuk, hogy az erős nappali világitásnál menjünk át a hegyek között, mert a felhők úgy sem igen engednek a csúcsok fölé. Lesz így is mit mereszteni majd a szemünket, hogy lássunk valamit a hóesésben s a ködös, felhős levegőben. Az új útirányt Perugián, Ravennán át Velencébe tűztük ki.



Most Tiboron van a vezetésben a sor. Olaszosan fel-emeljük a kezünket: Vale Roma! Szabó őrnagy és Kovács Gyula kikísérnek a gép mellett egészen a repülőtér túlsó szögletéig. Onnan kell, szélllel szembefordulva, startolni. Látszik rajtuk, hogy nehéz szívvel engednek neki a hirtelen újra téliesre fordult levegőnek.

Tizenkét óra tizenhárom perckor elhagyjuk a littoriói repülőtérét. Nagyjából a Tiberis felett vezet az utunk. A kis folyó hol jobbra, hol balra kanyarodik tőlünk.

Balra a tenger felé elég jónak látszik az idő, de jobbra és előttünk szennyes fehér felhőfoslányok sorakoznak. Lassan haladunk előre, érezni az erős ellenszelet. Civita-Castellanával egyvonalban aztán egy nagy fehér felhő állja az utunkat. Alája bújunk s már benn is vagyunk a hó-zivatarban. Az apró hópelyhek vízszintes fehér vonalként húznak el mellettünk. Elég hideg van, a ráfagyástól nem kell tartani. Ez csak a fagypont közelében veszélyes. De azért aggódok, hogy nem dugaszolja-e el a sűrű havazás a motor szívócsövét, mint tette azt Vicenzánál. Nézem a szárnyéleken, a merevítő rudak élein a havat. Épp, hogy csak oda tapadnak, de nem fagnak oda a pelyhek. Amint halmozódnak, lesodorja őket a légáramlás. Nincs tehát baj.

Mégis nem valami kellemes érzés ebben a rohanó hópelyhektől sűrűn csíkozott fehér világban rohanni. Az ember hozzá van szokva, hogy a hópelyhek lefelé hullanak. Most a nagy nyargalásban ezek vízszintesen maradnak el mellettünk s úgy tűnik fel, mintha a gép orra teljesen függőlegesen az ég felé fúródna előre. Lent a pelyhek fátyolán keresztül kopasz sziklák merednek felénk. Szürke és fehér színben van minden.

Pedig mi a telet egyszer már magunk mögött hagytuk s beleérkeztünk a tavaszba és a forró nyárba. Most a tél egyszerre visszafordult? Vagy mi tértünk vissza hozzá?

Todi-nál alánk kerül újból a Tiberis s egyidejűleg a havazás is megszűnik. Oszladoznak a fellegek. Perugia előtt látjuk, hogy jobbra Assisi felé már süt a nap, de balra a Trasimenus-tó tükre a felhők árnyékában lapul meg.

Előttünk az Appenninek gerince. Helyenként 1700



méterre nyúlnak fel a kopasz, vagy alig bokros sziklák. De mi ez a magasság a Gerlének. Semmi. Hiszen a felhőzet már csaknem teljesen széteszlott és süt is már a nap. Lehet akár háromezren is repülni.

Azaz csak lehetne. De amint a magas hegygerinc elé érünk, a róla leömlő, szembefújó légáramlat úgy nyomja le a gépet, hogy szinte nem akarunk hinni a szemünknek. Hogyan? Hiszen alig van terhelésünk! Ezzel a súllyal játszva kellene kétszer ilyen magasra is emelkedni. De a légáramlások, ezek a láthatatlan zuhatagok «visszát» parancsolnak. Megszégyenülve kullogunk tovább a folyó völgyében s egy laposabb emelkedő mentén vágunk neki óvatosan a magas gerincnek. Így aztán sikerül is az átkelés.

Most, hogy az út nehezen túl vagyunk, vesszük csak észre, hogy milyen hideg van. Szinte kopogtatni lehet az arcunkon. Jó volna most a Spanyolországban elajándékozott hócipő! Minusz huszonöt fok Celsius. Ennek fele sem tréfa. A dermesztő hideg már kezdi fagyos ujjait a bőruháink alá is bedugni.

A vidék kezd lejteni. Már látni is homályosan az Adria partját. Hátra kiáltok Tibornak: «Rimini!» S mutatom a térképen is a vastag keztyűs ujjammal. Ott repülőtér van. «Szálljunk le megmelegedni, mert így megfagyunk, mire Velencébe érünk!» Tibor arca is tiszta kék és zöld a hidegtől. Int, hogy jó, gyerünk Riminibe.

Amennyire a hegyek engedik, oly meredeken siklunk alá, lejjebb, a melegebb légrétegekbe. De úgy át vagyunk fázva, hogy a magasságkülönbség adta meleg most már nem elég. Mereven nézünk előre, pedig alattunk épp San Marino marad el. De ez most nem érdekel. Leszállani, mozogni, a meggémberedett lábainkkal topogni, ez most minden vágyunk. Nem nézzük a fehér sörényű hullámokat sem, csak a repülőteret kutatja a szemünk. Már látni is messziről.

Vége. De mi ez? Fel van húzva az árbocra a piros gömbkosár? Nem szabad a szélvihar miatt leszállani? Eh, mit?! De Tibor int, hogy ne törjük meg a szabályt, s csalódottan repülünk tovább északnak.





A fogadtatás.



«...s hol sírjaink domborulnak...»





Éppen repülőnap volt Tallin .ban.



Tallinn. Észti piac.





Az északi népek faházakban laknak.



Észtországi táj. Alig dombos, erdős, vizes vidék.





Nemrég még rab Reval, ma szabad Tallinn.



Talán Ferrara! Az messzebb esik a tengertől, nincs oly erős szél, ott talán szabad leszállani!

Egy félórát megyünk így a tengerpart mentén, mikor, elfordulva a tengerparttól Ferrara felé, egy város tűnik fel: Ravenna. Dante Ravennája. Előtte repülőtér látszik. Lejjebb ereszkedünk. Itt is fent a piros gömb. Hátrakiáltok Tibornak, hogy szálljunk csak le, majd azt fogjuk mondani, hogy kifogyott az olaj. Tibor mosolyog a cselen s már gurul is a gép a síma gyepen. Félnégy múlt, tehát három és egy jó negyedórát repültünk ebben a farkasordító hidegben.

Kiugrunk a gépből s csak úgy topogunk, táncolunk, tornászunk, hogy felmelegedjünk. A körénk sereglő katonák csodálkozva néznek reánk. Amint azonban megtudják, hogy mennyire át vagyunk fázva, meginvitálnak egy meleg teára. Csak egy őrmester van kint. Ő most a téli üzemnélküli időszakban a parancsnok. A repülőtér tartalékos repülők számára létesített sportrepülőtér, persze ilyenkor teljesen kihalt.

A látszat kedvéért a magunkkal hozott Castrolos kanna tartalmát beöntöm az olajtartányba. A bőrruháinkat levetjük, így hamarabb átjár a szép napsütésben a tavaszi meleg. Egy óra sem telik bele, s már készülünk is nagy vidáman a startra.

A Po hatalmas deltája felett visz az utunk. Sár és iszap, keskeny homokstrandok mindenfelé. Balról pedig a kéklő Adria. Átvettem Tibortól a vezetést, mert őt jobban megkínózta a hideg, hiszen a kormányokkal elfoglalt kezét-lábát mozdítania sem lehetett, míg én legalább néha összecsapkodhattam a kezemet.

Egészen alacsonyan haladunk, alig száz méteren. Mára elég volt a hideg, magasabb légrétegekből.

Most a Po középső, fő ága felett haladunk el. A zátonyos torkolat messze kinyúlik a tengerbe. Utána már a lagunák következnek. Elhaladunk a Lidó felett. Balról felragyog az alkonyodó napsütésben a szerelmesek városa: Velence. Egy kört írunk le a lagunák felett, azután a Lidón levő keskeny repülőtérre alig egy órai repülés után le-szállunk.



A mai repülőprogramnak ezzel vége. Négy óra tizenhat percet töltöttünk mindössze a levegőben, de felért kétannyival.

A Lidón szállunk meg a kis osztrák repülő-pensióban. Itt már ismerik a magyar repülőket, hiszen a velencei járatunk pilótái is itt szoktak megszállani. Gyorsan rendbeszedjük magunkat, egy kis meleg ételt eszünk, s aztán a kis hajóval átmegyünk a Szent Márk-térre, be a városba, hogy erről is beszámolhassunk majd otthon. Csizmáinkkal ott kopogunk az árkádok alatt a ragyogó lámpafényben. Apró csecse-becséket vásárolunk, kis ajándékokat, hiszen holnap már otthon leszünk, kell valami «madárlátta» a világjáró tarisznyába.

Mi tagadás, egy jó meleg fürdő jobban érdekel most bennünket, mint a sötét, titokzatos vízbe merülő házsorok. Jobban vágyunk az ágy, mint a ringató gondolák után. Jól ki kell aludnunk magunkat, frisseknek, ruganyosaknak kell holnap lennünk, nem akarjuk, hogy a fáradtságnak, kimerültségnek még csak a nyoma is megijessze a mieinket.

Azért valahogy olyan furcsa az egész. Ma még világsavargók vagyunk. Sohse láttuk ezt a helyet, ahova most nyugodni térünk s talán soha többé nem is fogjuk látni. És ez már így megy egy hónap óta. Mindig más és más világ vesz körül, más emberek, idegenebbnél idegenebb arcok, hangok, szokások. Spanyol aréna, burnuszába burkolt beduin, homok, homok a végtelenségig, pálmák, piramisok, Jeruzsálem kőfalai, égbetörő hegyek, végtelen víztükör, perzselő nap, hófergeteg, Akropolis, Szent Péter temploma s most itt a Szent Márk-tér, a dozse-palota. Ez a ma és a tegnapok. Holnap? Holnap már megint szürke polgárok leszünk. Ma még repülők vagyunk. Nem tudjuk, hogy örüljünk-e, hogy holnap már otthon lehetünk, vagy sajnáljuk, hogy ennek a szép útnak vége már. Ha legalább szép csendben lehetne hazaérkezni. Ha csak úgy egyszerűen azt lehetne mondani, hogy: «Adjon Isten! Hazajöttünk. Mi lesz ma vacsorára?» De hát ezt nem lehet. Át kell majd esni a legnehezebb útszakaszon is, a fogadtatáson.



Pedig erre már rosszak a «meteorológiai kilátások», mert Tibor már Rómában megkapta az utasítást, hogy Székesfehérvár felett kell elrepülnünk, hogy az ottani repülőter az érkezés időpontjáról percnyi pontossággal értesíthesse Mátyásföldet.

### Hazafelé.

*Március 23.* Korán kimegyünk a repülőterre. Kissé ködös az idő, várni kell, míg tisztul. Háromnegyed tízkor elstartolunk. A meteorológiai jelentés szerint csaknem szélcsend van a vonalon.

Jövet Tibor hozta át a Gerlét az Alpokon, így most visszafelé én vezetem. Egy kört írunk le búcsúzóul a város felett, azután búcsút veszünk a kék tengertől s a messze-ségből átkéklő bércek felé vesszük az irányt.

Amint eltávolodunk a tengertől, tisztul a levegő is. Csak fent, egész magasan úsznak fehér felhőgomolyagok, de köztük szépen átsüt a nap.

Oderzo előtt átmegyünk a Piave felett. Azután a Tagliamento vezet bennünket észak felé. Udine jobbra marad el tőlünk s amikor visszanézünk, a tengerpart körvonalai is elmosódnak a láthatáron. A bejósolt szélcsend azonban nincs sehol, sőt ellenkezőleg, ugyancsak erős ellenszelünk van. Jó lesz már előre húzni a gépet, fel, minél magasabbra, nehogy a hegyekről leömlő ellenszél lenyomjon bennünket.

Szép tiszta az idő. A hegyek, a kopasz, havas sziklák alig pár kilométerre látszanak tőlünk, amint a velencei síkságból hirtelen kiemelkednek. Pedig jó negyedóra még odáig az út.

Balra, a Juli-Alpok fején rajta ülnek a fehér gomolyfelhők, de előttünk és jobbra a felhők vagy ötszáz méterrel a csúcsok felett húznak. Mi is vagyunk vagy 2500 méter magasan, amikor Gemonánál elérjük a hegyekről leáramló légtömegeket. Egy-kettőre lejjebb kerülünk vagy 500 métert, de mire ennyire leszorulunk, már bent vagyunk a hegyek között s tovább már nem nyom le a szél. Bosszú-



ságában aztán annál inkább dobál. Néha egészen függőlegesre, élire állítja a szárnyakat s hiába a teljes ellene csűrés, nem akar a gép vízszintesbe jönni. Ilyenkor néha kilencvenfokos fordulót kell csinálni, hogy ki lehessen csavarni a gépet a láthatatlan szorító kezek közül. Néha csak méterek választanak el egy-egy kimeredő sziklacsúctól, amint a szél hol ide, hol oda, föl- vagy ledobálja a gépet. Ugyancsak kell birkózni a kormányval. Önkéntelenül is megnézem az öv csatját, zár-e? Nem volna jó, ha egy szélroham kirántaná a gépet alólam. Feszül is néha úgy a heveder, hogy egészen belevág az ölembe.

Mindehhez hozzájárul még a hideg. Már jóideje minusz huszat mutat a hőmérő s most még kezd lejjebb húzódni benne a kék borszesz.

Jövet alig lehetett valamit látni a vidékből, hiszen akkor mindent felhő takart. Most azonban napsütésben villognak a havas, éles sziklák. A csúcsokkal egy magasságban vagyunk s mint egy mély szakadék, tátong alattunk a keskeny Fella-völgy. Hogy is tudtunk akkor benne, egészen lent, a völgy fenekén átbújni? Hiszen innen a magasból úgy néz ki, mintha egy kinyújtott karú ember sem férne át rajta.

Északra ellátni vagy száz kilométerre. Mintha sziklák-ból nőtt óriási erdő fölött járnánk, úgy néz ki a vidék. Igazi köpokol. Az életnek nyoma sincs rajta. Legalább is innen a gépről egészen kihaltnak látszik ez a rideg birodalom. Mintha valami idegen bolygón repülnénk, ahol csak a néma kövek kérdezik: «Mit kerestek itt?»

Pontafelnál a völgygel együtt keletre fordulunk s oldalba kapjuk az erős szelet. Hagyom, hogy a szél a gépet a szakadék déli oldalára sodorja. Amint közeledünk a sziklákhoz, egyszerre elkapja a gépet a megtorlódó, emelkedő légáramlat s mint a pelyhet emeli, sodorja fel a felettünk úszó gomolyfelhők felé. Semmi kedvem sincs most belemenni a felhőkbe, de még csak emelkedni sem, mert már így is minusz huszonöt fok a hőmérséklet. A hideg és a szél könnyet csal ki a szemünkből s odafagyasztja a szemüveg gumipereméhez. A szánk elé kötött sálón a lehelet gőze



már vastag jeget képez. Kezd a hideg bebújni a bőrruhánk alá is. Nagyon fázunk. Az arcunk mintha merev volna, rándulni sem tud. Jó volna egy pár szép felvételt készíteni ezekről a havas sziklaóriásokról, de féltő, hogy a kéz oda-fagyna a fényképezőgéphez. A vastag kesztyűben pedig otromba a kezünk a fényképezőgép kezeléséhez.

Leveszem a gázt, hogy lejjebb ereszkedjünk. De mi ez? Nem megy a gép lefelé? Az emelő légáramlat nem engedi. Tehát vitorlázunk. Csak annyi gázt hagyok bent a motorban, hogy nagyon le ne hűljön se a motor, se az olaj. Így hát fent kell, kénytelen-kelletlen maradni a hideg magasságban.

Induláskor úgy terveztük, hogy a változatosság kedvéért nem Klagenfurtban, hanem Grazban szállunk le s onnan repülünk aztán délután haza. De most, amikor elérjük a Wörthi-tó medencéjét, látjuk, hogy Graz felé sötét hófelhők ülik meg az átrepülendő hegyek gerincét. A reggeli meteorológiai jelentésben teljesen csalódtunk, így hát mégis csak jobb lesz Klagenfurtban leszállani, újabb meteorológiai jelentést kérni Budapest felé. Különben is már félholtra vagyunk fagyva, jó lesz minél előbb megmelegedni.

Amint kiérünk Villachnál a széles völgy felé, elmarad az emelő szél is. Leveszem a gázt és siklunk le, az ismert repülőtér felé. Tizenkettő tíz van, amikor földet érünk. Tehát kereken két és fél óráig fagyasztottuk magunkat az Alpok felett.

A repülőtéren már nyoma sincs a nagy hónapnak s örömmel üdvözlnek az osztrák bajtársak. Persze, megindul a kérdeztetés, ami elől nagy sietve egy-egy tányér meleg leves mellé menekülünk.

Félkettőre megjön az időjárásjelentés is. Helyenként borulatot és erős északi szelet helyez kilátásba.

Háromnegyedkettőkor elstartolunk. Tibor vezet, én a térképeket kezelem. Egészen új ez a vidék, hiszen jövet nem láttunk belőle semmit, mert fent a felhők felett repültünk. A Kor-Alpok felé tartunk, a Dráva völgyében. A Kor-Alpok azonban felhőbe vesznek bele, nem lehet felette



átrepülni. Nincs más választás, a Dráva völgyén egy pár kilométer mélyen jugoszláv terület fölé kell kerülni. Öt perc múlva azonban, amint túlérünk a felhőbe vesző hegygerincen, megint visszatérünk osztrák terület fölé.

Csakhamar áthúzzunk a Mura felett s Fürstenfeld felé tartunk. Most már véglegesen mögöttünk vannak a magas hegyek s ami még van, az is mind lejjebb és lejjebb ereszkedik.

Az ég egészen be van borulva, szürke hófellegek lebegnek mindenfelé. Azért Fürstenfeld után már elég megszűrőlt átszűrkelik a ködön a majd kilencszáz méter magas Irottkő. Szombathely felé ez adja a támpontot.

Figyelmesen nézem az órát s gondosan utánaszámítok a sebességnek, hiszen jóformán percekben fog múlni, hogy be tudunk-e érni ma Budapestre vagy sem. Mert eléggé késtet máris az erős oldalszél, de ha nem erősödik, akkor, még ha Székesfehérvárnak kerülünk is, a sötétség beállta előtt el tudjuk érni Mátyásföldet. Sajnos, Budapest a téli időszakban, mivel a légijáratok szünetelnek, Klagenfurt számára nem ad időjelentést, így a várható időjárást nem ismerjük pontosan. Mindenesetre elrepülünk majd a szombathelyi repülőtér fölött, hogy módjában legyen az őrségnek észlelni bennünket, s hogy erről Mátyásföldet is értesíthessék.

A hegyes, dombos vidék egyszer csak síkságnak adja át a helyet. Itthon vagyunk! Ez már magyar föld alattunk. Nem lehet azt leírni, mit érez ilyenkor az ember. Tudni azt, hogy itt már ha valami történne is, ha le kellene szállani, magyaros «hozott Isten»-nel fogadnának. Hogy itt már nem valahonnan jött idegenek lennénk, hanem magyarok, e föld népe közé tartozó magyarok.

Milyen szép is ez az ország. Nem csupasz kősziklák, nem sivár homoksvatagok, vagy irdatlan bozót fogad, hanem szép sima, enyhe vidék. Milyen régen nem láttunk ilyen szép sakktáblás szántókat, ugarokat, réteket. Mintha hívnának, hogy szálljunk le nyugodtan reájuk. Lent már megindult a koratavaszi munka. Most mennek haza a földekről a fáradt igások. Itthon vagyunk. Csak egy futó pil-



lantás le a földre, nem kell kíváncsian jól megnézni, tudjuk mindenről mindjárt, hogy micsoda. Milyen furcsa: csak testben szállunk idefent, lélekben ott járunk a barna barázdák között. Hiszen magyarok vagyunk.

Előttünk fehérlik Szombathely városa. A várostól északra, ismerjük jól, ott a repülőtér. Egyenesen felé tartunk. A nagy érzékenyülésben csak most vesszük észre, mennyivel erősebben fúj a szél. Egészen féloldalasan kell tartani a gépet a cél felé, hogy ne sodorja el az erős oldal-szél. De mintha már nem is északi, hanem északkeleti lenne a légáramlás. Pedig ez további késedelmet jelent s nem tudhatni, hogy így be tudunk-e érkezni a sötétség beállta előtt Mátyásföldre, pedig, ha ilyen felhős marad az idő, hat óra előtt ránk fog sötétedni. Nem is írunk le kört a repülőtér fölött, csupán vagy 200 méteren áthúzzunk a hangárok fölött. Látjuk, hogy többen kiszaladnak az épületekből és figyelnek bennünket. Célunkat tehát elértük s hagyjuk, hogy a szél lesodorjon a Pápa felé vezető vasútvonal felé. Nagyon lassan haladunk előre a mindinkább szembeforduló erős szélben. Pápa előtt azután megkezdődik a havazás és előttünk fehérségbe vész a világ. Kissé jobbra fordulunk s nekivágunk a Bakonynak. Néha csaknem súroljuk a hegyoldalakat. A havazásban alig látni valamit előre. Jóformán csak iránytű után haladunk. Egyszerre csak gránátoktól feltúrt, himlőhelyes vidék kerül aláink. A hajmáskéri tüzérségi gyakorlótér. Ez persze tilalmi zóna, de azt hiszem, hogy a tilalom megszegéséért most az egyszer nem igen lesz bántódásunk. Várpalotát már csak akkor vesszük észre, mikor a gép szinte súrolja a háztető-cserepeket. Ráülünk a vasútvonalra s úgy haladunk Székesfehérvár felé. Most majd a fehérvári antennákra kell vigyázni, nehogy a ködös, havas időben nekirepüljünk, mert ott vannak a repülőtér mellett. Szerencsére idejében észrevevessük azokat, legalább jelzik, hogy hol van a repülőtér és a sűrű havazásban 5 óra 10 perckor leszállunk. Alig vették észre az érkezésünket, pedig figyelték a levegőt, hogy az átvonulásunkat Budapestnek jelezhessék.



Amint szóhoz jutunk a lelkes üdvözlések után, azonnal a mátyásföldi időjárás felől érdeklődünk. Tíz perc sem telik bele, már kapjuk is a választ: sűrű havazás, viharos északkeleti szél. Közben az alkonyat kezd ránkborulni. Hiába. Le kell mondani arról, hogy még ma megérkezzünk Mátyásföldre. Nem merjük kockáztatni a 12,500 kilométeres megtett út sikerét egy sötétségbe, havazásba való belerepüléssel. Pedig várnak Mátyásföldön reánk. De most nem magunkról, nem a várakozókról, hanem arról a célról van szó, amiért elindultunk az útra: Felrázni a magyar aviatikát a csüggedésből s visszaszerezni számára a magyar közönség bizalmát. Nem szabad tehát feleslegesen semmit sem kockáztatni. Szébb is lesz megérkezni holnap napvilágnál, mint ebben a zimankós sötét időben.

Máris kezdődik a legnehezebb része az útnak: Felelni számtalan kérdésre. Még csak nyugodtan enni sem lehet, mert hol ez, hol az az újság kéret a telefonhoz. De egyszer csak ezeknek is vége és valami csodás, jóleső érzéssel hajtom a katonágyban álomra a fejem, hogy itthon vagyok, újra itthon, csak föl kell roppennem s magam alatt láthatom a Duna, Tisza mosolygó táját. Nem kell már számíttatni a szükséges benzinmennyiséget, nem kell félni, hogy a megfogyatkozott pénzünk elég lesz-e hazáig, hiszen innen Mátyásföld már csak egy röpke pár pillanat.

### Itthon.

*Március 24.* Kissé ködös a reggel, de 10 óra után tisztulni kezd az idő, a szél azonban, ha nem is olyan erős, mint tegnap, de most is elég élenken fúj. Azonkívül a hideg sem nagyon engedett föl.

Beülünk a gépbe s búcsút intünk a fehérvári bajtársainknak. 10 óra 38 perckor elstartolunk. Nem valami könnyen ment a start. A heves széllelkések háromszor is visszacsapták a Gerlét a földre. Végre azonban mégis csak a kis gépmadár az erősebb, felkapja magát a szelek hátára, jobbra fordul s már el is tűnik északi irányba a nézők szeme elől.



Csupa ismerős vidék s olyan, mintha csak tegnap jártunk volna itt. Érdnél találkozik a két vasútvonal. Jobbra előttünk a nyári repülőtér. Tréfásan mutatom Tibornak a térképen, hogy hol vagyunk, mire ő mosolyogva nemet int a fejével, mintha ő is nem úgy ismerné ezt a vidéket, mint a tenyerét.

Valami furcsa erő szorítja meg a mellünket s rázza, rázza, míg ki nem tör belőlünk a hangos kacaj. Nem tudunk komolyak maradni, ha összetalálkozik a szemünk. Talán sajátmagunkat nevetjük ki, a saját aggodalmainkat. Mintha csak azt mondanánk egymásnak: «Látod, csak ennyi volt az egész!»

Mellettünk kanyarog az öreg Duna. Előttünk az öt híd, az öreg citadella s tövében a Műegyetem. Itt illik egy tisztelgő kört leírni. Azután keletre fordulunk. Túl a városon, a lóversenypálya mellett nagy gyülekezet, apró emberpontok nyüzsgönek s integetnek felénk. Tenyészállatvásár. Pár kört írunk le felettük s már vesszük is le a gázt és siklunk Mátyásföld felé. Alattunk a fehér kör, benne a felírás: Budapest. De mást is látunk, ami aggodalommal tölt el: A hangárok előtt kilenc gép áll, szép sorba felállítva. Talán csak nem nekünk szól ez? De nincs mit csinálni, most az egyszer igazán «kényszerleszállani» kell s át kell magunkat adni a hivatalos fogadtatás örömeinek.

Mintha csak egy próbarepülés után szállottunk volna le, úgy ül le a Gerle a földre. Vígán duruzsol a begurulásnál a kis motorja. Büszkén, mint aki tudja, hogy jól megállotta a helyét a hosszú út alatt. De aztán elhallgat ő is, egy párat bólint még a magára hagyott légcsavar s a kis gép elvégezte a munkáját.

A levegőben a himnusz hangjai úsznak s mi boldogan, büszkén jelentjük, hogy hazahoztuk a reánk bízott gépet s nemzeti színű szalagunkat tizennégy ország harminchárom repülőtérének pecsétje díszíti.

Aztán megszűnünk a magunk ura lenni, fognak, visznek bennünket, dédelgetve, mint valami gyerekeket. Viszszanézek a betonlapra: Most tolják be a Gerlét, a mi



Gerlénket a hangárba. Vagy talán ezzel már nem is a mienk? Még szeretnék odakiáltani a szerelőknak, hogy vigyázzanak reá, bakolják fel a kerekét, törüljék le az olajat a törzs aljáról! De nem tudok szólani, nem jön ki hang a torkomon, csak nézem szomorúan, hogy a hangár elnyeli előlem a piros szárnyakat.



## II.

### Észak- és Nyugateurópán keresztül.

1933. VIII. 22. — IX. 15.

#### Előkészületek.

*1933. augusztus.* Végre elérkezett az alkalom, hogy régi vágyamat, egy hosszabb, közbenső leszállás nélküli repülés előkészületeit megtehetem. Természetes, hogy erre az útra a Gerle 13-at szemeltem ki, már csak azért is, hogy ezt a géptípust egy nagytávolsági repülésre kipróbáljam. A szükséges számítások már két év óta készen vannak, csak az alkalom és az anyagi eszközök hiányoztak eddig a terv megvalósításához. Most azonban, hogy Budapest, Sopron vármegye és Debrecen összesen 650 pengőt e célra rendelkezésemre bocsátottak, továbbá a m. kir. Légügyi Hivatal, a Vacuum Oil Co. a benzin-, a Vakefield Co. az olajellátást biztosította, a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület pedig, nehezen bár, de a Gerle 13-at ideadta egy ilyen repülésre, nekifogtam az előkészületeknek, a terv kidolgozásának.

Már az eredeti régi tervem szerint is egy Budapest—Helsinki közötti «non stop»-repülésre készültem. Most, hogy a tervezgetés komolyra fordult, még egyszer fontolóra vettem az útirányt. A gép számítás szerint egy 13—15 órás repülést minden nehézség nélkül végre tud hajtani. Az ehhez szükséges 430 liter benzinnel még kielégítően kell, hogy felemelkedjen a földről. Az utazósebesség 130 km-re vehető fel, ha az útirány megválasztásától függő szélirányt nem vesszük figyelembe. Propaganda szempontjából kívánatos lenne nyugatra repülni. A távolság erre a magyar mozgalmak számára kedvező légkörű Angliát adná. Ebben az



esetben azonban az uralkodó északnyugati, tehát ellenszél következtében az átlagsebesség erősen csökkenne s a teljesítmény értékelését kedvezőtlenül befolyásolná. Pedig amúgy kedvező volna ez az irány, hiszen a nagy terheléssel induló gép útjába nemcsak az út elején, de még később is csak mérsékelt magasságú hegyek kerülnének, a motort az erős emelkedések híján nem kellene megerőltetni s így az a kímélet folytán üzembiztosabban működne.

De nézzük csak a többi irányt. Olaszország felé oldal-szélre lehetne számítani. Ez mindenesetre jobb, mint az ellenszél. Nagyobb baj azonban, hogy a Nápoly vagy Brindisi tájára eső célpont felé a légvonal Jugoszlávián vezetne keresztül s így bizonytalan, hogy erre az irányra meg tudom-e szerezni a szükséges átrepülési engedélyeket. Nagyjában ugyanez a feltétel teszi kétséggé a déli, Athén felé, vagy délkeletre, Angorába vezető útirányt is. Keletre és északkeletre szovjet-területre adódik a célpont. Mégis csak legjobb lesz az északi irány mellett maradni. Erre azonban egy budapesti indulás esetén éppen a Magas-Tátra áll útban. Mégpedig elég korán, amikor még alig használdott el valami benzin s így a gép repülsúlya még igen tetemes. Ez a hátrány azonban kiküszöbölhető, ha az indulás helyül Debrecen választanám, amely város az adománya folytán úgyis érdekelve van ebben a repülésben. Ha már most az 1500 kilométerre fekvő Helsinkit, Finnország fővárosát tűzöm ki célul, az út a Kárpátokon keresztül az alig 700 m magas Dukla-szoroson vezetne keresztül, tehát a korai emelkedéssel sem lenne baj. Azután pedig végig alföld következik. Fontos ez abból a szempontból, hogy nem valószínű, hogy olyan szerencsém legyen, hogy egész Európán keresztül jó idő kísérjen. Már pedig ha felhős az idő, sík tájak felett az nem igen okoz leküzdhetetlen nehézséget, míg hegyek között, ha a felhő nekifekszik a hegyoldalaknak és elzárja az utat, nagyterhelésű géppel bizony csaknem lehetetlen az átjutás, különösen akkor, ha sem ködreplő műszerek, sem pedig irányító rádió nincs a gépen.

Jó lesz tehát mégis csak az északi irány. Különben is régi vágyam, hogy a rokon finn népeket meglátogassam.



Most milyen szép lesz így leszállás nélkül kirepülni a körénk húzott gyűlöletárkokon át a baráti, testvéri karokba.

Közben Budapesten jártukban megismerkedtem két fiatal finn repülővel, Koskiala századossal és Ylinen mérnökkel, akik mikor tudomást szereztek latolgatásaimról, minden ékesszólásukat előszedték, hogy a finnországi út melletti döntésre bírjanak. Így azután a búcsúzóznál megígértem nekik, hogy jövök. Jövök leszállás nélkül a híres kis Gerle 13-mal, Debrecenből, a hortobágyi puszta széléről az ezer tó országába.

Közben a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület levélben megegyezett a coventryi Armstrong-Siddeley angol repülőgépmotorgyárral, a Gerle 13 motorjának gyártójával, hogy ha a Gerle kirepülne Coventrybe, akkor az amúgy már eléggé elhasználódott motort egy általános javításnak vessék alá. Így az útvonal az Egyesület kívánsága szerint Finnországból Angliába vezetne, ahonnan azután Németországon keresztül haza. Az egész út kereken 6000 km-t tenne így ki.

A szükséges térképeim már régen megvoltak, kivéve Anglia térképeit. Csupán ezt kell hát megrendelni.

Ismerve az adminisztrációs lassúságot, a szükséges átrepülési engedélyek iránt már július hóban megtettem a lépéseket a külügyminisztériumban. Akkor persze az angliai útról még nem volt szó. Így most ezirányban is meg kell tenni a lépéseket.

A munka tetemes része természetesen megint a műszaki előkészítés. Elsősorban a motort kell alapos vizsgálatnak alávetni. Bizony, nagyon ráférne már a dugattyúcsere, mert a gyűrűk hornyait nagyon kikezdte a szaharai homok. Dehát erre most a pénzből nem telik. Majd Angliában. Új benzintankokat is kell beszerezni. A Földközi-tenger körülrepüléséhez használt benzintankok csak 200 liter benzin befogadására alkalmasak. Így még 230 liter számára kell helyet csinálni. Hátul, a pilótaülés mögött megmaradhat a kis 30 literes tank. A többit az első ülés helyére kell beszerezni. Mert a gép így készen minden oldalról zárt, osztani kell a tankokat, mert csak így lehet azokat beszerezni. Így azután



az üléskivágás helyére egy kis 35 literes, be a törzsbe pedig egy 90 és egy 70, a kettő alá pedig egy 95 literes tartány került. Mindegyikből magától folyik a benzin a motorhoz, csak a csapok állására kell vigyázni, a legalsó tartányból azonban kézipumpával kell majd a benzint valamelyik felette lévő tartányba átpumpálni, ha onnan már kifogyott a benzin. Szükséges ezenkívül egy második olajtartány beszerelése is, mely az első ülés előtti csomagtérben nyer elhelyezést. A gép így megterhelve 430 liter benzinnel, 32 liter olajjal, pilótával és valamelyes csomaggal, 920 kg-ot nyom, ami azt jelenti, hogy a motor egy lóerejére 5%-kal nagyobb terhelés jut, mint a Justice for Hungary esetében az óceánrepülés startja előtt. Tényleg az ember valósággal benzintartányok közé ágyazva kell így hogy üljön a gépben.

Sajnos, az előkészületek nyugodt menetét megzavarta a cserkész Világtáborozás programja, melyben a Gerle 13-nak is részt kellett venni. A tartányok beszerelésének és a többi apró előkészítésnek a munkálatai csak a táborozás után voltak eszközölhetők.

De az átrepülési engedélyek sem jöttek meg előbb. A litván átrepülési engedély így is csak távirati sürgetésre táviratilag jött meg augusztus 21-re. Miután megállapodtam a Műegyetemi Sportrepülő Egyesülettel, hogy ifjúsági elnökkel, Tuzson Tiborral, aki közben majd vasúton kiutazik Angliába, szeptember 6-án délután öt órakor találkozunk a croydoni repülőtéren, hogy együttesen tárgyaljunk az Armstrong—Siddeley-gyárral, az előkészítő munkálatokat a magam részéről már be is fejeztem.

A repülés sikere iránt azonban, úgy látszik, nem valami nagy lehetett itthon a bizalom., mert sem a Bélyeggyűjtők Egyesülete nem akart rábízni alkalmi légipostát, sem a nagyobb napilapoknál nem sikerült annyit elérni, hogy az út érdekesebb eseményeiről szóló tudósítások költségeit vállalták volna. Csak a Magyar Aero-Szövetség bízott bennem, amikor reám bízta, hogy a magyar óceánrepülés díszes emlékplakettjét adjam át Lord Rothermere-nek.

*Augusztus 22.* Borús, esős idő van. Nem valami jók a kilátások a repülésre. Pedig nincs mit halasztani a star-



tot, mert már közel van szeptember, amikor fent északon megkezdődnek az őszi esőzések. Pedig még a szükséges valutakiutalás sincs meg. Mindegy, ma lerepülök Debrecenbe.

Nem sok csomagom van. Egy katonai kenyérzsák, egy kis Gyulay-táska. Édesapámmal járta meg a világháború hartereit, azóta az én állandó útítársam. Még egy irattáska jön bele a gépbe az okmányok és a térképek számára. Azok a térképek azonban, melyek az éppen átrepülendő útvonalra kellenek, tehát most először a Debrecentől Helsinkiig terjedő szakaszra, három celluloid-tokban ott lógnak a pilótaülés oldalán. Német katonai nyolcszázezres térképek. A húsz centiméter széles térképszalag hossza egy darabban két métert tenne ki. Most három darabra van vágva, hogy könnyebben legyen kezelhető. Sajnos, a fényképezőgépet a csehek kikötése folytán csak ólomzárolva vihetem magammal. Semmi mást nem viszek magammal, hiszen a több mint kéthordónyi benzinnel úgyis nagyon meg lesz terhelve a kis gép. Most csak annyi benzin van még benne, amennyi Debrecenig szükséges.

Minden ceremónia nélkül megy az elköszönés, jóformán még a legközelebbi ismerőseim sem tudnak az indulásról. Útlevel- és vámvizsgálat s már jár is a motor.

Majdnem félkettő van, mikor elstartolok. Mögöttem jön Szegedy József egy öreg iskolagéppel. Vele van Mérei, a műhely «Zoli bácsi»-ja, hogy Debrecenben a feltöltésnél és az esetleges utolsó simításoknál segítsenek.

Egész Debrecenig egyenletes, csöndes borulat alatt repülünk. Remélhetőleg holnapra nem romlani, hanem javulni fog az idő. A meteorológiai intézet ugyan nem sok jóval biztatott.

Majdnem három óra van, mire megérkezünk Debrecenbe. Mindjárt neki is látunk a 430 liternyi benzin feltöltésének. Ez bizony nem megy valami gyorsan, mert közben mindig várni kell a töltéssel, míg a felső tartányokból a vékony csöveken keresztül átfolyik az alsókba a benzin. Még egy utolsó gondos átvizsgálás s azután betoljuk a hangárba a Gerlét.



Kilenc óra van, mire beérünk az Angol Királynőbe. Mire lefekvésre kerül a sor, már tizenegyre jár. Alvásról azonban szó sem igen lehet, úgy húzza lent az étteremben a cigány.

*Augusztus 23.* Alig tudtam valamit aludni; már háromkor kelünk is fel. Kint esik az eső, sötét van, hiába nézem az ablakon keresztül vizsgálódva az eget. Négy órakor már kint is vagyunk a repülőtéren.

Nehezen akar világosodni, nehéz fellegek ülik meg az eget. Az eső egy keveset alábbhagyott, de nem valami sok biztató jellel van teli a levegő. Mindegy, meg kell próbálni. Kitoljuk a gépet a hangárból; motorpróba, búcsú-kézszorítások, s kigurulok a szélső kishangárok elé s délnyugati irányban szembefordulva a széllal, beadom a gázt s nekiiramodik a Gerle. Elég könnyen indul, pedig négyszázharminc liter benzin s huszonhat liter olaj terheli. Kezem a gyújtáskapcsolón, mert igaz, hogy számítás szerint bírja a futószerkezet a túlterhelést, de a gyakorlatban való kipróbálásra eddig még nem került a sor. Nyolcvanatot mutat a sebességmérő, amikor elemelem a gépet a földről, pedig még alig futott kettőszázötven métert. Négy óra huszonöt. Balra fordulok s már száz méter magasan vagyok, amikor elhagyom a debreceni repülőteret magam alatt. A nyíregyházai vasútvonal felett haladok, mert ez éppen egybeesik a számított iránnyal, hogy az iránytű állását ellenőrizzem. Tíz fok, tehát rendben. Alacsony felhőfoslányok sűrűsödnek alattam, ezeken keresztül látom a nyíregyházai repülőteret, melyet a számítottnál öt perccel előbb értem el, tehát hátszelem van. Ezer méter. Már elmaradt alattam a Tisza is. A felső felhőréteg lehet vagy ezerötszázon, de előre nem sokat látok, mert kezd ködösödni a levegő. Azután megindul az eső. Jobbra előttem mintha egy kicsit világosodna Ungvár irányában a Vihorlát felett, de aztán, hogy tovább haladok, mindent beborít a szürkesség s a köd lefelé is kezdi bezárni az utat. A felhőréteg felettem sokkal vastagabbnak látszik, semhogy gondolni lehetne arra, hogy áttörve rajta, fölébe emelkedhesek a túlterhelt géppel. Nincs más választás, le kell eresz-





Tallinni sétatér.



Tallinn. Egykor orosz börtön, ma parlament.



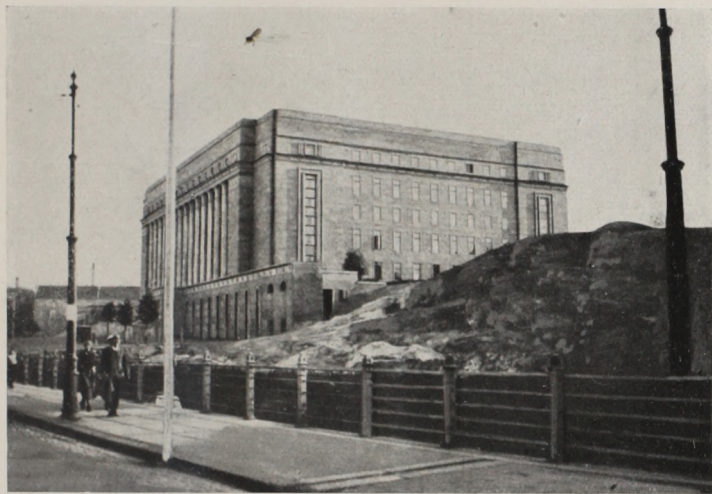


Indulás előtt Tallinnban.



Helsinki. Városrészlet.





Helsinki. Parlament.



Búcsú a finn testvérektől.





Tallinn. A javítás után elővigyázatból magam  
töltöttem fel a benzint.



Magyar zászló  
[a finn katonaiskola udvarán.



kedni a ködön keresztül abban a reményben, hogy a nappali melegedéssel majd csak emelkedik a köd is annyit, hogy közte és a talaj között tovább lehessen haladni. Harminc méteren lehetek, mikor a ködfelhő alsó határából kibúvok, alattam az Ondava. Felette haladok tovább, bár az iránytól így tíz fokkal eltérek, de nincs más választás. Varranónál már annyira leszorít a köd, hogy szinte a parti fűzeket súrolja a szárny s kétoldalt szorul a völgy. Pillanatokig aztán semmit nem látok a tejszínű ködön kívül. Meggondolatlanság volna így a hegyek közé bemenni; nincs mást mit csinálni, vissza kell fordulni. Egészen a földön haladok s kezd erősen csapni az eső. A szemüvegen keresztül alig látni, fel kell tolni, hogy látni lehessen, mert nagyon közel vannak a fák. Az eső oly sűrű, hogy nem merek légvonalban nekivágni Debrecennek, nehogy elkerüljem, hanem lemegyek a Bodrogig s felette tartok egészen Tokajig, honnan a vasútvonal aztán Nyíregyházán keresztül visszavezet Debrecenbe. Haboztam, hogy nem volna-e jó az ülésben levő leeresztő benzincsapot kinyintni, hogy ne kelljen a nagy túlterheléssel leszállani, nehogy a futó összeroppanjon a súly alatt. De nem, lássuk, tényleg olyan gyenge a Gerle futója, mint azt sokan mondják? Két és félórai repülés után símán földet érek a debreceni repülőtéren. Na és a futószerkezet? Hát igen, a rügőzási út, látni az olajozáson, egy centivel hosszabb volt, mint rendesen, de még mindig kisebb, mint a legnagyobb megengedett hossz. Az egyik henger azonban kissé gyanúsán viselkedik. Gyorsan lehúzzuk Szegedyvel és Mérei-vel, akik az öreg BL-géppel lekísértek, s látjuk, tényleg az egyik gyűrű mintha egy kicsit szorulna a vátatban. Kis csiszolás s egy óra múlva már minden rendben van. Meteorológiai jelentést kérek Pestről. Este érkezik meg Hille doktor üzenete, mely szerint a viharfront átvonult ugyan felettünk, tényleg estére ki is derült, de útban van egy másik Amsterdam—Marseilles-i momentán helyzettel. Ha előtte még el tudok menni, hátszelet kapok, azonban a Kárpátokban felhőzetre kell számítani. Ha azonban a viharfront oly sebesen haladna kelet felé, hogy az utamat elzárná, további távirati jelentést fog küldeni. Tehát holnap.



*Augusztus 24.* Mintha valamivel jobb volna az idő, mint tegnap. Távirat nem jött, tehát az első pirkadattal négy huszonötökör újból elstartolok. Mint később megtudtam, az újabb meteorológiai jelentés tíz perccel a start után érkezett azzal, hogy ne induljak, mert a front északi része nem várt sebességgel betört s délnyugati irányban, tehát velem szemben halad. Majdnem ugyanaz a helyzet, mint tegnap, éppen hogy csak az eső nem olyan sűrű s a felhőfoszlányok is magasabban úsznak a felső réteg alatt. Amint elérem a Kárpátok lábait, a köd és a felhők megint a föld felé szorítanak. Valamivel ritkább a köd, mint tegnap, így továbbhaladok. Nem lehet a kompaszt teljesen követni, mert a számított irányban a fellegek nekifeküsznek a hegyoldalnak. Így kissé nyugatra, a Duklai-szoros felé tartok, ott csak 600 m magasán vannak a magaslatok. Minden ideg-szállammal előre figyelek, nehogy esetleg a ködből, felhőből elémtorpanó hegyoldalnak vezessem a gépet, mégis meglátom a szemem szögletéből, hogy baloldalt villan valami. Odanézek s látom, hogy a szárnydúcon a sebességmérő fűvókájának hátsórésze nincs már a helyén, a sebességmérő pedig nem mutat. Pedig még nagy szükség lehet rá, ha felhőbe kerülök. Néha zsákutcába kerülök, amint egy hegyoldalnak szorít a felhő, vissza-vissza kell fordulni, de két és félórás repülés után tágulni kezd a völgy, javul a láthatóság. Olajkutakat látok magam alatt, tehát már Lengyelországban vagyok. De hol? Nem kell sokáig keresgélni, jóllehet, a kis nyolcszázazres térképen alacsonyról nem valami könnyű megtalálni a helyzetet. Kis folyócska fut alattam, mellette vasútvonal s országút. Már meg is van: Wistok, Rzeszow előtt. Mindinkább emelkedik a felhőzet, majd oszlik s végre a nap is át-áttör a felhők között. Nem is gondolná az ember, mennyi hitet és kitartást tud elővarázsolni egy percnyi napsugár. Óra és térkép: egy félórai nyereségem van eddig. Szép reggeli napsütésben érem el a Visztulát Sandomierz mellett. Alattam egy repülőtér, kis fahangár s egy gép áll előtte. Itt ömlik a San a Visztulába, mely egy jobb könyökkel északra fordul. Balra hagyom a Visztulát, majd Iwangorodot s rajta vagyok a tér-



képem sárga vonallal jelzett útvonalán. Alig hullámos vidék, mocsarak, erdők, szántóföldek, a vetés még sok-helyen lábon. Milyen békés itt most minden, milyen szépen süt a nap. Nem sokáig. Siedlcét már gyöngye esőben érem el, majd mindinkább rosszabbodik az idő. Megint lent kell repülni ötven méteren, de mennnyivel könnyebb ez most, mint a hegyek között, nem kell tartani a hegyoldalaktól. Lent főzik a házikókban a reggelit, vagy talán az ebédet már. Ebből engem mindössze a füst érdekel, mely, sajnos, kelet felé tart, tehát a hátszél elmaradt s oldalszelem van. Ezt látom különben a térképem időbeosztásán is, mert újabb időnyereség nem akar jelentkezni a már említett félórán felül. Nem baj, benzinből így is futja, hiszen tizennégy órára kell, hogy elég legyen számítás szerint, s Helsinkit ezzel a félórai nyereséggel most már tizenkettő alatt elérhetem. Nem könnyű a tájékozódás. A térképem még háborús német térkép, melyen az azóta épített lengyel vasutak és utak nem láthatók. De ezt tudtam. Más meglepetés ért: Nemcsak vasutakat építettek a lengyelek, hanem vasutakat szedtek fel. Így aztán a nagytávolsági repülések legbiztosabb támpontjai, a folyók után tájékozódok. Ez sem megy valami könnyen, mert állandóan esőben repülök. Már kezdem unni az esőt, hiszen elindulásom óta csak egy félórát repültem eső nélkül. Nyomja a szememet nagyon a szemüveg, néha fel-feltolom, de megint csak vissza kell húzni, mert nagyon csapja a szememet így az eső. Pedig ki kell hajolni a szélvédő mögül, különben a rajta csapódó esőtől nem lehet semmit látni. Néha letörlöm róla a kéznél levő ronggyal a motorról rákerülő olajat, de átlátni az eső miatt így sem lehet rajta. Közben pumpálni is kell az alsó tankból a benzint a felsőbe. De mindez nem baj; fő, hogy a motor nem érzi az esőt. A szél azonban erősen dobál s kezdem érezni, hogy van derekam, lábam, de hát így szokott ez lenni négy-ötórai repülés után, később aztán beletörődik az ember. Sem éhséget, sem szomjúságot nem érzek, pedig ott lóg a víz a csikóbőrös kulacsban, valamint a debreceni perecfűzér a baloldalon, a szerelvényfal mellett, s cukrom és csokoládém is van, de annyira leköti az egész



figyelmet a rossz idő miatt a repülés, hogy mindezekre nem is gondol az ember. Már hatodik órája repülök. Kissé jobbra hagyom a Suwalki mellett fekvő tavakat s elérem a német, litván, lengyel hármass határt, majd elmarad alattam a Njemen mély bevágásban kanyargó sáros vize. A szél kezd balról szembefordulni, de még így is félórai előnnyel, nyolc és fél óra alatt érem el Rigát és a tengert. Itt azonban nagyon erős szél fogad s kint a tengeren a víz színén nyargalnak a fellegek. Nem is megyek ki a nyílt tenger felé, mert nem lehetne tájékozódni. Ezért végigrepülöm a rigai öböl keleti, úgysis útvonalba eső partját. Ezzel a számított útvonaltól tizenöt kilométerre keletre kerülök, de később északra a part visszatér a kijelölt útirányhoz. Az eső mintha szűnőben volna. Ideje is, mert már teljesen átázott mind a két vállamon a köpenyem s bőrzubbonyomon keresztül kezdem érezni a hideg vizet. Nagyon nehezen haladok előre, a szél teljesen északi irányt vett fel s csak úgy sodorja a hullámokat a part mentén. A parton túl csupa erdő és friss irtás minden, egyedüli leszálló lehetőség csak a part keskeny homokján kínálkozik. A Rigai-öböl északkeleti csücskében levő Pernut nagyon lassan tudom csak elérni. Rigánál még megvolt a félórai időnyereségem, de mire Pernut elértem, nemcsak ezt, de még ezenkívül további negyedórát veszítettem. A szél viharos erősségűvé növekedett s jól lehet látni, mint hajladoznak a karcsú szárnyak a széllökések alatt. Szerencsére, a terhelés az idők folyamán elfogyasztott benzin következtében már nem nagy. Ilyenkor az ember gyakrabban megnézi a biztonsági övek csattját, mert nagyon is szükség van a bekötő szíjakra. Pernu után elmaradt a tenger s egy országút felett haladok északnak. Az erdős, mocsaras vidék felett nagyon kanyarog az út, de ha látni akarom, nem mehetek ötven métert sem el fölöle, mert a szakadó esőben elvesz még a körvonala is. Végre is iránytű után haladok, de az az érzésem, mintha ezzel nagyon is nyugatnak tartanék s ezért csak úgy találmomra negyven fokra állítom be az irányt. Nem tudom megítélni, mily sebesen haladok a földhöz viszonyítva, mert semmi olyasmi nem esik az útvonalamba, ami a térképen



támpontot nyujtana. Már másfél órája elhagytam Pernut s még mindig semmi, pedig számítás szerint egy óra alatt Tallinnál el kellett volna már érjem a tengert. A motor szellőzőjéből pedig kezd jönni az olajgőz, jelül annak, hogy a nagy ellenszélben a sok teljesgázzali repülés megártott a motornak, hogy a dugattyúgyűrűkkel vagy talán magukkal a dugattyúkkal valami baj van. Az olajhőmérő kezd hatvan fok felé emelkedni s a kitóduló ricinusolaj gőze borzasztó kellemetlen szagú s oly sűrű, hogy egészen beborít. Egy vasúti csomóponthoz érek. Bent az állomáson vonat áll, füstjén jól látom a szél irányát. Tiszta északi. A térképemem nincs rajta a csomópont, csak egyszerű vasútvonal, de a kanyarodásából megállapítom, hogy Rapla felett vagyok, Tallinntól, hol a legközelebbi repülőtér van, ötvenöt kilométerrel délre. Az olajhőmérő már hatvanötöt mutat s a fordulatszám is kezd esni. Nem, már nem jutok át a hibás motorral a Finn-öböl felett, de legalább Tallinnig tudnék jutni, ott repülőtér, hangárok vannak. Még húsz percre mentem északra. Nem, nem megy, vissza a raplai állomáshoz, ki tudja, mi van a motorral, nem kell-e az egész repülést miatta feladni s a gépet vonatra adni. Akkor legalább a vasútra szállítás költségeit takarítom meg. Na meg ott a mozdony füstje pontosan mutatja a szélirányt, aminek tudása nélkül ilyen erős szélben leszállani nagyon is kétséges. Aztán nem tudhatni, hogy sikerül-e a leszállás s ott emberek vannak. A húszpercenyi utat öt perc alatt megtettem visszafelé. Az állomás mellett kis tarló, szélében egy kunyhó és két szalmakazal. Kicsi, nagyon kicsi hely, de nincs miben válogatni. Amint földet érek, egyhelyben megáll a Gerle, kerekei beleragadnak a felázott talajba. De ez a szerencse, meg a szelet némiképpen felfogó szalmakazal, mert ezek nélkül elsodorná a gépet a szélvihar. Pont öt óta huszonöt. Tehát tizenhárom órát repültem. Kiszállok a gépből s jólesik kinyujtani a lábamat, derekam. Most látni csak, mily nagy a szél, az ember alig bír vele szemben megállani. Az eső pedig csak úgy szakad. De fel sem veszi az ember, fő, hogy a gép símán leszállott. Az araszos sárban a légsavarhoz megyek, körülforgatom a motort. Símán



megy, de kompressziót nem nagyon érezni. Szerencse, hogy csizma van rajtam, mert a cipő lemaradna ebben a nagy sárban. Pedig otthon mennyit kérdik, hogy minek a csizma a levegőben? Emberek sietnek elő, nem törődve az esővel, férfiak, asszonyok, gyerekek. Megértetem velük, hogy magyar vagyok. Örülnek, hiszen a finnekkel egyetemben az esztek is nagyon tartják velünk a rokonságot. «Ungari lendurille». Magyar repülő, kiabálják mindenfelé. Végre jön egy ember, aki németül is beszél s így meg tudom kérni őket, hogy segítsenek a színhez és a szalmakazalhoz közelebb vinni a gépet. Majd beszaladok a vasútállomásra, kötetlet és ponyvát kerítek s az esztek szívélyes segítségével biztonságba helyezem a Gerlét, a motort s az ülés kivágását az eső ellen letakarom. Ítéletidő van, de mégis ott az egész község apraja, nagyja. Előszedem a madárlátta csemegéimet s a gyerekek és a lányok között szétkínálom a debreceni perecet, a cukrot s a csokoládét. Folyik az arcukról az eső, de élvezettel majszolják a messziről, nem mindennapi úton jött csemegét. Magam oly fáradt vagyok, hogy még vizet sem kívánok inni. Tizenhárom óra a levegőben ilyen időben nem szórakozás. Egy magas, szálas ember önként ajánlkozik, hogy kint marad éjszakára, vigyázni a gépre. Kérdem, mit kér érte. Csodálkozik, természetesnek találja, hogy ezért nem jár semmi, sőt úgy látom, megtiszteltetésnek veszi a megbízatást. Bemegyek az állomásra s megtáviratozom a hírt haza. Kínálnak étellel, de nem nagyon kívánok enni. Megyek lefeküdni. Most veszem csak észre, hogy az állandó széllekedések következtében a derékszíjam véresre feltörte a hátamat. Nehezen alszom el, zúg még mindig a motorzajtól a fülem s a motor állapota is a bizonytalansággal nyugtalanít.

*Augusztus 25.* Reggel korán felkeltem s az esőben kimentem a géphez. Petrencerudakból kis baldachint építettem a motor fölé s nekiláttam a motor átvizsgálásának. Lehúztam az alsó hengert s fájó szívvel kellett megállapítanom, hogy a dugattyúgyűrűk teljesen besültek s a dugattyú felső pereme is az élek mentén a melegtől megsérült. Ezt tehát a helyszínen egyszerűen kijavítani nem lehet. Na, de ahol



legnagyobb a baj, ott legközelebb a segítség. Amint bementem az állomási vendéglőcskébe reggelizni, már várt Raul úr, a tallinni konzulunk telefonüzenete, hogy az eszt légierők parancsnoka, tudomást szerezve kényszerleszállásom okáról, kér, hogy lépjek vele érintkezésbe, mert szeretne segítségemre lenni. Este tehát beutaztam Tallinnba, hol az állomáson várt Kermann segédkonzul és Org mérnök, a tallinni katonai repülőtér és javítóműhely műhelyfőnöke, Tomberg ezredes, a légierők parancsnoka megbízásából. A konzulátusra mentünk, hol örömmel hallottam, hogy az eszt pilótaiskolákban több Genet—Major-motor van használatban s mert a Gerlée is ilyen, kaphatok a javításhoz szükséges alkatrészeket s a magyar-eszt testvériség nevében ingyen elvégzik a javítást, csupán az alkatrészek beszerzési árának megtérítését kérik, mert azt ők is Angliából hozzák. Ezt a szerencsét és szívességet különösen így egyszerre mind a kettőt, álmodni sem mertem volna. Innen beszéltem a helsinki-i követségünkkel telefonon a finnek tájékoztatása, valamint a javítást megrendelő levél tárgyában. Tudniillik az esztek nem kívánták a készpénzfizetést, csupán egy, a követségüinktől való írásbeli felkérést a javítás elvégzésére. Ma sokkal nyugodtabban megyek aludni, mint tegnap.

*Augusztus 26.* Korán reggel kimentem a katonai repülőtérre, tisztelegtem Tomberg ezredesnél, és megköszöntem a jóindulatát, majd egy nagy teherautóval hat szerelővel átmentünk Raplába, hogy szétszedjük s beszállítsuk Tallinba a Gerlét. Este nyolcra bent van a Gerle a repülőtéren.

*Augusztus 27.* Vasárnap. Délután nagy katonai repülőnap. Természetesen megnézem. Nagyon szépen dolgoznak az eszt pilóták s a közönség nagyon hálás, nagy számban van jelen. Bemutatnak a hadügyminiszternek, aki egy negyedórát beszélget velem. Délelőtt bejártam a várost. Egy háziipari bolt kirakatában kis börtáskák, tárcák ragadják meg a figyelmemet. Tulipános minták domborodnak rajtuk, ha azt mondanák, hogy nálunk készültek, szó nélkül elhinném, pedig eszt népművészeti remekek. Közös



vonások, melyeket messze, régen együtt tanultunk valahol az őshazában.

*Augusztus 28.* Szétszedtük egészen a motort. Szerencsére csak az alsó hengerben sérült meg a dugattyú, a többiben csak a gyűrűk törtek. De ki kell cserélni mind az öt dugattyút, mert a régiek vájata már egyszer, még az afrikai út után fel lett esztergályozva s így a normálgyűrűk nem jók hozzá. Ha már lent vannak a hengerek, a szelepeket is becsiszoljuk. Valószínűleg csütörtökön rovábbrepülhetek Helsinkibe, mert nagyon várnak a finn ismerőseim. Többször felhívtak telefonon s kérnek, hogy idejében értesítssem őket érkezésemről, mert kinn akarnak várni a repülőtéren. Több szerencsekívánó és gratuláló távirat vár este a szállásomon.

*Augusztus 31.* Számítás szerint ma kész is lett a Gerle. Délután csináltam vele egy próbarepülést; motorja úgy ment, mint az óra. Elbúcsúzom eszt bajtársaimtól, megköszönöm szívességüket, igazi testvéri szeretetüket s hálából Tomberg ezredesnek adom a csikóbőrös kulacsot. Orgmérnök most akar tervezni egy a Gerléhez hasonló sportgépet, megígérem neki, hogy küldök tanulmányozásra majd otthonról Gerle-rajzokat s számításokat, s 16 óra 15 perckor elstartolok Helsinki felé. Kissé borult az idő, de a nyolcvan kilométer széles Finn-öböl közepéről már látni a túlsó partokat. Itt van előttem Finnország fővárosa, szép zárt öböl terül el mellette, melyet kifelé szigetsor határol. Az egyik szigeten van a santahaminai repülőtér. Tulajdonképpen katonai víziparadicsom, de egy nagy tisztás van vágva a sziget erdejében, ahova, bár nagyon homokos, le lehet szállani szárazföldi gépekkel s onnan átgurulni a vízi-gepek hangárjába. Negyvenöt perc alatt értem át. Amint a motort leállítom, éljenzés fogad. Kint van testületileg a finn polgári és katonai repülés vezetősége, a követségünk dr. Jungerth vezetésével s sok magános érdeklődő. Persze, túl kell esni a hivatalos üdvözléseken s azután megindul a kérdések özöne s a figyelmességek s a szeretetnek ezer jelével halmoznak el. Koskiala kapitány, akit még elutazásom előtt Budapesten volt szerencsém megismerni, nem



enged szállóba menni, az ő vendége vagyok. Este az Aero Club vendégei vagyunk, ahol megismerkedem Bremer kapitánnyal, a finnek híres sportrepülőjével, aki kis Junkers-Junior-gépével oly sok nevezetes túrarepülést csinált. Ettől kezdve állandóan együtt vagyunk. Különben ő a Shell-cég itteni képviselője, s nem tudja megérteni, hogy nem tudtam megkapni a budapesti Shell-képviseletről azt a kedvezményt, amit a Vacuum Oil adott.

*Szeptember 1.* Korán reggel átmegyünk hajóval a suomenlaini katonai repülőgépgyárba, ahol a gyár igazgatója, Mäkinen Erkki úr személyesen kalauzol és mutat meg mindent. Ha nem is nagy, de nagyon szép, rendes gyár, mely meglehetősen sok repülőgéptípus előállításával foglalkozik. Ezek részben külföldiek, részben finn konstrukciók, köztük Ylinen Arvo barátom most épülő 220 lóerős gyakorlógépe, melyet különösen részletesen megmutatnak viszonzásul a mi műhelyünkben történt látogatásukra, amikor ezelőtt vagy három héttel Koskiala kapitányt és Ylinen mérnököt volt szerencsénk a Műegyetemi Sportrepülő Egyesületben vendégül látni. A gyár megtekintése után átmertünk a repülőtérré, ahol már várt a Stanavo-kocsi benzinnel és a castrolos kannák. Délben a követségünkre voltam hivatalos ebédre a finn repülés vezető személyiségeivel együtt, majd ebéd után több katonai intézményt látogattunk meg, mely alkalommal a legnagyobb rendről és fegyelemről volt alkalmam meggyőződni. Még valami, ami végtelen jólesett: akárhova mentünk, mindenütt a magyar zászló leng s még a terítékek is kis háromszínű zászlókkal vannak díszítve. Szégyenlem, de a finnek többet tudnak rólunk, mint mi róluk, a vendégszeretetben pedig, melyre pedig mi oly büszkék vagyunk, határozottan túltesznek rajtunk. Itt nem kell elhallgatnom, hogy magyar vagyok, itt éppen ezért szeretnek, dédelgetnek. Délután bementem egy nagy áruházba; itt is a magyar zászló. A lapok tele vannak a Gerléről szóló hírekkel. Este nagy repülőtársasággal egyetemben Bremer kapitány, illetve a Shellék vendége vagyok s a szép csillagos estén hosszan elbeszélgetünk Magyarországról s igyekezőnk



a két nép rokoni vonatkozásait megismerni. Pedig messzi van innen, az ezer tó országától a Tisza—Duna tája.

*Szeptember 2.* Sajnálom itthagyni már Finnországot, mert rövid idő alatt is nagyon megszerettem, de igyekeznem kell, hogy behozzak valamit a késésből, amit az észtországi kényszerleszállás okozott. Nagy kísérettel már korán reggel kivonulunk a santahaminai repülőtérre. Remer kapitány már megszerezte Stockholmból a meteorológiai jelentést, mely eléggé kedvező volt. Hosszas búcsúzkodás s azon ígéret után, hogy a jövő évi turkui repülőtérszentelőre fel-tétlenül eljövök, hét óra harmincöt perckor elstartoltam. Egypár tisztelő kör után nyugat felé vettem az irányt. Eleinte egypár csepp eső hullott, de alig húszpercnyi repülés után már az is elmaradt. Az eget több felhőréteg borítja. A legalsó, mely alig kétszáz méter vastag, inkább emelkedett köd, nincs magasabban, mint ötszáz méter. Nagyjából ez alatt haladok. Alig hagyom el jobbra a hangői félszigetet, szakadozni kezd az alsó felhőréteg. Balra tőlem a csipkés, szigetekkel szegett sziklás part, jobbra ezernyi kisebb-nagyobb tó s közöttük erdős, dombos, sziklás vidék, helyenkint kis mezőkkel és szántóföldecskékkal. Nem valami nagy lehet lent a népsűrűség, mert csak helyenkint rikítanak ki az északi vidékeket jellemző vörösbarna faházikók. Egy óra alatt elérem a Keleti-tengert a Pemar-fjordnál, tehát már egy negyedórás nyereséget adott a hátszél. Alattam a tengerben rengeteg apró sziget van, balra pedig nagyobb szigetsor vonul, mely az Aland-szigetekben ér véget. A felhőzet alsó rétegei a tenger felett eloszlanak. Hát ennyire érezteti hatását a Golf-áramlat még itt is. A plafon lehet vagy ezer-ötszázon, de nem emelkedek magasabbra, mint háromszáz méterre, mert a láthatóság nem több öt kilométernél s magasabbról mindent egybefog az opálos, ritka köd. Már másfél órája haladok a tenger felett, amikor előttem egy sötét csík kezd kirajzolódni. Először azt hiszem, a svéd partok, de aztán látom, hogy magasabban fekszik, mint a láthatár. Esőfront. De itt vannak már a partok is. Le kell egészen ötven méterre ereszkednem, hogy látni lehessen. Erről a szakasról nincsen rendes térképem, csupán a forgalmi



légijáratok útvonalát illusztráló vázlat, mégis megállapítom, hogy a tenger felett jól tartottam az irányt, a szél nem térített el, mert a Stockholmot a nyílt tengertől elzáró szigetvilág van előttem. Nemcsak esik, de a partok elérésével a szél is dobálni kezdi a gépet. Érdekes ellentét. A tenger felett, ha még oly nagy is a szél, csak sodorja, de nem dobja a gépet. Végre előttem, azaz alattam van Stockholm. Egészen a házak tetején haladok, így is alig látni a sűrű esőben előre. A szárazföldi repülőtér, bemondás szerint, a város túlsó oldalán van, valahol a rádió-antenna után. De hát az antennát sem látom. Kígyózva haladok előre, nehogy elhaladjak mellette. Végre megvan. Egyszer körülrepülöm s már látok is szélzsákot egy póznán. A repülőteret azonban eltakarja egy sziklasor. Gyanakodva szállok le, mert a stockholmi repülőtér nem a legsímább repülőtér hírében áll. Háromórai repülés után ott áll a Gerle a vörös hangárok előtt. Betelefonálok ismerőseimnek, kik értesítve Leffler professzort, stockholmi ügyvivőnket, kiautóznak értem a repülőtérré. A vámformalitások elintézése s az ujságírók rohama után eszem valamit s a város gyors megtekintése után, három óraker már töltöm is a benzint a gépbe s négy óraker elstartolok délnyugatra Malmslätt felé. Nagyon sűrű az eső. A svédektől kölcsönkapott térképet alig lehet használni, nem lát az ember semmit. Az iránytól kissé keletre térek, arra világosabbnak néz ki a levegő. A norvégiai hosszú öbölnél kissé ritkul az eső. Innen egyenesen vezet a vasút Linköping felé, ezt a vidéket már bejártam a «Rómá»-val. Végre előttem a nagy dómtorony s a temető felett — ismerem jól — vezet az út a repülőtérré. Öt óra tizenötör már tolják is be a katonák a hangárba a «Gerlét», s a tiszteket s a mérnököket mint régi ismerősöket üdvözlöm. A tegnapi rádióból már tudták is, hogy jövök. Alaposan összeáztam, jól fog esni egy kis meleg tea.

*Szeptember 5.* Szép napsütés van s gyöngye északnyugati szél, tehát segíteni fog. Tíz óra után már levegőben a «Gerle», hogy a kötelező üdvözlő körök után búcsút vegyen sorra Borensbergtről, Motalától, majd megnézve magát a szép kék Vetter-tó vizében, délre tartok vele. Mind ismert vidé-



kek felett vezet az utam, sorra következnek Jönköping, Skillingaryd, a nagy tűzérségi gyakorlótér, ahonnan négy évvel ezelőtt oly nehezen tudtam elstartolni a «Rómá»-val, már előttem csillog a Bolmen-tó tükre s utána nemsokára feltűnik a Hollands As alacsony hegyháta. Nem is nézem a térképet, emlékezet után megyek. Messziről látom már a ljungbyhedi repülőteret. Sorban állnak kint a hangár előtt a gépek. Megforgatom felettük a «Gerlét» s nagy hurrázás közben szálllok le. Alig van, akit nem ismernék. Söderberg kapitány nincs kint, elmegyek a lakására, hiszen tulajdonképpen neki szól a látogatásom, hogy lássam, hogy-mint van a tavalyi Gerle-repülés óta. Kutyabaja. Kijön velem a starthoz, nézi a Gerlét s búcsúzóul azt mondja: «Jó gép, nagyon jól repül».

Malmöt csak a vámkezelés miatt érintem s azonnal megyek tovább az Öresundon keresztül Koppenhága felé. Félőt után érkezem, kissé fáradt vagyok, s meg is hültem, holnapra hagyom a gép feltöltését. Még az öreg főszerelő is megismert, pedig nem tegnap volt, amikor együtt javítottuk a «Róma» magas fűtől megcsorbult légsavarját. Megint ott alszom a kastrupi repülőtér régi pilóta-szállócskájában, ablakom most is a tengerre néz, mint négy évvel ezelőtt, mikor először láttam tengert, átrepülve Trave-mündéből a «Rómá»-val ide. Nem tudom miért, de az eddig látott repülőterek közül itt érzem legjobban magam, minden olyan szép, tiszta, rendes, az emberek mind oly barátságosak, közvetlenek. Egy-két gép jön, Londonból, Berlinből, Stockholm, Oslo, Helsinki felé. Különben csend, csak a hullámok futnak ki susogva a partra.

*Szeptember 6.* A meteorológiai jelentés hátszelet jósl Rotterdam felé, Laaland után a tengerre azonban ködöt. Tíz óráig elhúzódik az idő, míg kész vagyok a feltöltéssel. Jó volna Londonig menni leszállás nélkül, ezért tíz órára elegendő benzint viszek magammal. Bejelenteni azonban célul Rotterdamot jelentem be. A Kjöge Buchtot már ismerem. Zeelandot átrepülve, már künn is vagyok a tenger felett. Szerencsére a köd már emelkedőben van, de a látási viszonyok elég rosszak. A hátszél azonban erősen segít.



Másfél óra múlva alattam egy kisebb hajó, hosszú kötélén tengerészeti céltáblát vontat, s tőlem jobbra egy cirkáló a céllal párhuzamosan haladva, tüzel reá. Persze, ez itt a Kieli-öböl. Csakhamar a Vilmos császár-csatorna felett haladok. Erősen süt a nap a hatalmas cumulusfelhők között, ugyancsak dobál a levegő. Amint áthaladok az Elba torkolata előtt, már egy félórai időnyereségem van. Unalmas, egyhangú vidék után elérem a Zuider-tavat, majd négy óra negyvenöt perces repülés után Rotterdamt. Az egyik térképemre ráírom, hogy a Rotterdamba irányított postámat küldjék utánam a croydoni repülőtérre, egész alacsonyra leereszkedem s ledobom az üzenetet. Nagyon sűrű, párás levegő következik. Alig látok a szigetek között előre. Ostende után azonban valamelyest javul a látás. Dünkirchennél azután nekivágok a Csatornának. Száz méterre ereszkedem alá, hogy láthassam a horizont-irányt és 20 perc repülés után Ramsgate-nél elérem az angol partokat. Amennyire látni lehet, párhuzamosan haladok a jobbfelé vonuló partokkal, tovább azonban nincsen térképem, mivel azokat, Budapestre idejében meg nem kapván, Rotterdamba küldtettem magam után. A croydoni repülőtérnek valahol Londontól délre kell lenni. Tényleg, amint a ködből előtűnik a város, balra előttem előbukkan egy mező. Közelebb repülve, látom rajta a felírást: Croydon. Az ezernyolcvan kilométeres utat hat óra negyvenöt perc alatt tettem meg. Telefonon keresem Tuzson Tibort, a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület közben ide kiutazott elnökét, de nem megyek be a városba, mert meg akarom nézni a nagyforgalmú repülőtér éjjeli üzemét. A fényszórók világa mellett egymás után érkeznek és indulnak a hatalmas légjáró gépek. De van is szépszámú nézőközönség és nagy élet a repülőtéri terraszon.

*Szeptember 8.* Captain Mc Milan, az Armstrong-Siddely-gyár londoni képviselőjének és Major Mc Clure, az Angol Automobil Club aviatikai osztályának vezetője meghívására, ma a Royal Airforce Clubjában lunchöltünk, s meghívást kaptunk a southamptoni legnagyobb nyilvános angol pilótaiskola meglátogatására.



*Szeptember 9.* Ma reggel átrepültem a Southampton mellett fekvő hamblai repülőtérré, közben vonattal Tuzson is ideérkezett, hogy megtekintsük a pilótaiskolát, melyet a négy legnagyobb angol repülőgépgyár tart fenn s ezer font tandíj ellenében három éven keresztül képezi ki a repülés minden elképzelhető ágára a növendékeit. Hogy mi minden van itt látnivaló, oldalakat lehetne írni róla. Mindenesetre nagyon sok olyasmit tapasztalhatni, amit itthon is minden nehézség nélkül alkalmazni lehetne.

*Szeptember 11.* Tegnap a vasárnap Hamblához kötött. Ugyanis legközelebbi célunk a coventry-i repülőtér, csak hétköznapi van nyitva. Az Angol Automobil Clubtól kölcsönzött térképpel a ködös idő ellenére is könnyű volt a tájékozódás. Angliában minden irányban egymás után következnek a repülőterek. Elrepülve a hatalmas oxfordi főiskola felett, nemsokára elértem Coventryt, ahol már vártak a Gerlére. Ebéd utánra már szét is szedték a motort hogy alaposan átnézzék, esetleg javítsák s előkészítsék a London—Budapest leszállás nélküli útra. Hála Mr. Brigg, az eladási osztály vezetője megértésének, az Armstrong-Siddeley-gyár nem számít semmit az általa gyártott motor javításáért, pedig három hengert is kicserélnek a motoron.

*Szeptember 13.* Ma délután egy félórás próbarepülést végeztem a géppel. Úgy megy a motor, mint egy óra. Egy kicsit meg is forgattam a gépet, ami láthatólag tetszést aratott, legalább is erre vallott a leszállást követő fényképező-attak.

*Szeptember 14.* Ma délelőtt átrepültem ide Croydonba, s most az unalmas benzinfeltöltés van soron. Teljesen feltöltjük a gépet. Az ideérkezésem óta tartó északkeleti szél kezd északnyugatira fordulni, így hátszelet remélhetek haza. A meteorológiai jelentés szerint ugyan Közép-Németországban esik az eső, de hát nem lehet mindig derült időre számítani, főleg egy kontinensen keresztül vezető úton. Estefelé meglátogat bennünket a követségünktől Bárdossy tanácsos és Sima László titkár s az útra sok szeren-



csét kívánnak. Este előkészítem a három celluloidtokba a térképeket.

*Szeptember 15.* Még égnak a reflektorok, mikor kitoljuk a Gerlét a hangárból, pedig már hat óra van. A közép-európai idő szerint azonban egy óra és húsz perccel később jön fel itt a nap, mint Pesten. Hat óra tíz perc van, amikor elstartolok. Alig van valami szél. A szürkületben nem valami messze lehet még ellátni, különben is a vidéket a magasabb helyek kivételével talajköd borítja. Iránytű után haladok keletnek. Dover előtt elmarad a köd s a csatorna felett már süt a nap s átlátni a túlsó partokra. Elég sok hajó úszik a csatornán. Calais-t balkézt hagyva érem el a partot. Szép kék az ég, de szemközt süt a felkelő nap s ez kellemetlen a tájékozódás szempontjából. Ypern felett gyakorlatozó belga repülőgépekkel találkozom, megismerni őket vörös-sárga-barna kokárdájukról. Barátságosan integetünk egymásnak, s míg ők fordulnak, én haladok tovább, kelet felé. Az észak-északnyugati szél némileg segít, így ezer méterre húzom fel magamat, hogy minél inkább kihasználjam a szelet. Namurnál elérem a Maast. Nagyon sok a vasútvonal, s mert sok új is van közöttük, ami a térképen bejelölve még nincsen, a nagytávolságú repülések legmegbízhatóbb támpontjai után, a folyók után tájékozódom. A Maas mentén a sok hatalmas gyártelep csak úgy ontja a füstöt, melyet azonban a szélirány megállapítására felhasználok. Keresztírányba vonuló hegyláncok következnek, magasságuk eléri a hétszáz métert is helyenkint s a csúcsokhoz felhőfoszlányok kezdenek csatlakozni. Ezek között bujkálva, félórai időnyereséggel érem el a hegyek között kanyargó Moselt s nemsokára a Rajnát. Átvágom a bingeni, majd a mainzi könyököt. A szél a nap melege hatása alatt kezd dobálni s előttem a magas dombos vidéket felhők fedik be. Azonban alig kapok egypár szem esőt, sőt örülök a felhőnek, mert eltakarja a szembe sütő napot. Háromszor is áthaladok a kanyargó Majna felett s hat óra alatt elérem Nürnberget. Eddig már egyórai időnyereségem van. Innen már könnyű a tájékozódás, vasútvonal vezet Regensburg felé, onnan pedig a Duna az irányadó. De



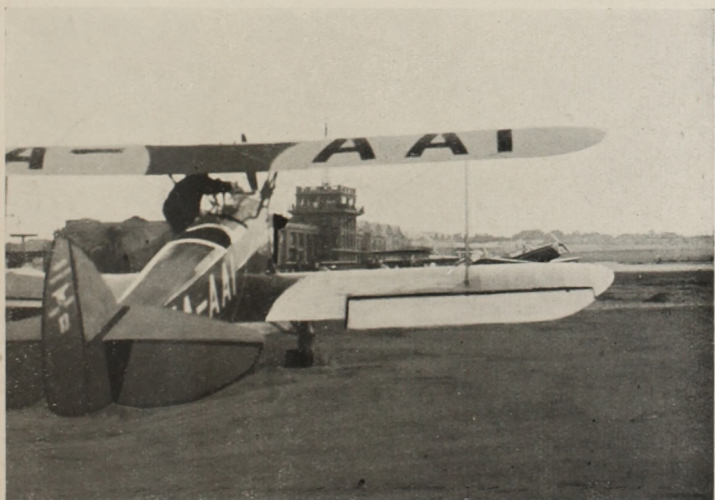
ezeztől kissé északra tartok a légvonal kedvéért. Passau körül aztán kezd komolyabbra fordulni az idő. Erős szél és eső fogad az osztrák határon, a hegyek oldalának fekszik neki a sűrű felhőzet. Le kell hát ereszkedni a Duna völgyébe. Kissé megéheztem, előszedem a zsebemből az útra való csokoládét. Gyorsan haladok, a szél teljesen északnyugatira fordult. Most már tudom, hogy a világosságból fogja futni Debrecenig is. Változatlanul rossz az idő, dobál a szél, csap az eső. Linzcel egyvonalban balról előttem a felhőből hirtelen egy piros egyfedelű gép ugrik elő. Mindjárt megismerem, a svájci légiforgalom Lockheed-expressze. Négy százkilométeres tempóban tartunk egymás felé, intünk egymásnak s egy pillanat alatt már el is takarják a gomolygó fellegek mögöttem. Kremsnél a vihar a Wiener-Wald felé húzódik s nemsokára már látom is Bécsset. Az asperni repülőtér felett alacsonyra leereszkedve, az egyik térképtokomban üzenetet dobok le, hogy rádiózzák meg Mátyásföldnek, hogy megállás nélkül Debrecenbe megyek. Balra tőlem Pozsony s előttem a Kisalföld. Már nem esik az eső, a szél is mintha gyengülne, legalább is nem annyira dobál. Itt már nem kell térkép, ha még oly rossz idő volna is. Hamar elhagyom Győrt s már látom a Vérttest, a nagy kőfejtés világlik Bánhidánál. Már itthon vagyok, egyszerre elmúlik minden fáradságérzet s meresztem a szemem, hogy minél előbb lássam már Budapestet. Budaörsnél, a vitorlázó repülőtelep felett megint erős szélrohamokat találok, mely állandóan növekszik. Előttem már a Duna karcsú hídjai. A Műgyetem felett körözök, letről integetnek, talán ha a motorzaj engedné, hallanám is, hogy kiabálják: «A Gerle, a Gerle!» Előszedem az előkészített kis kártyát, hogy a másik térképtokban Mátyásföldre, hol már biztosan várnak, üzenetet dobjak le, de egy szélroham kiszakítja Kőbánya felett a tokot üzenetestül a kezemből, így csak leereszkedem Mátyásföld fölé s kiintek a lentállóknak, s már húzom is vissza a magasba a gépet, hogy ragadja gyorsan tovább a szél. Háromnegyed négy van, tehát két és fél órával segített eddig a szél. Jászberény, Apáti, mily jó újra látni a kerek városokat. Amint a Tiszát elérem, borulni kezd újra az ég. Most





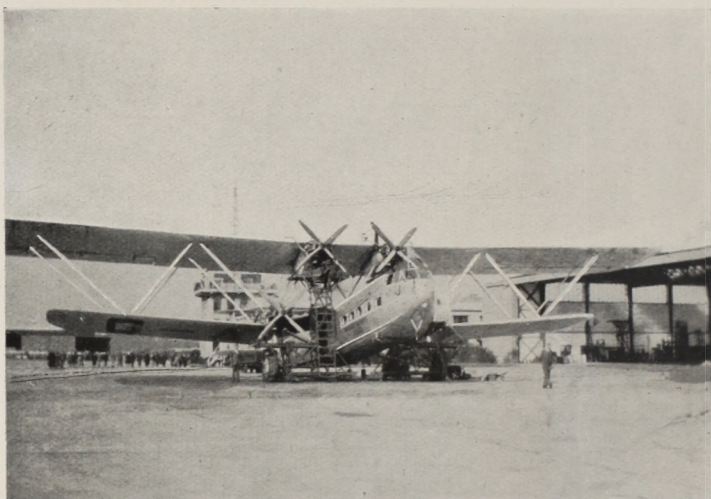


A kopenhágai repülőtér pilótaszállója régi ismerősöm.



Ötórai teára érkeztem Londonba.





London. Ezzel a góliáttal már találkoztam a Szentföldön.



Londoni forgalom.





London. A Power Bridge.

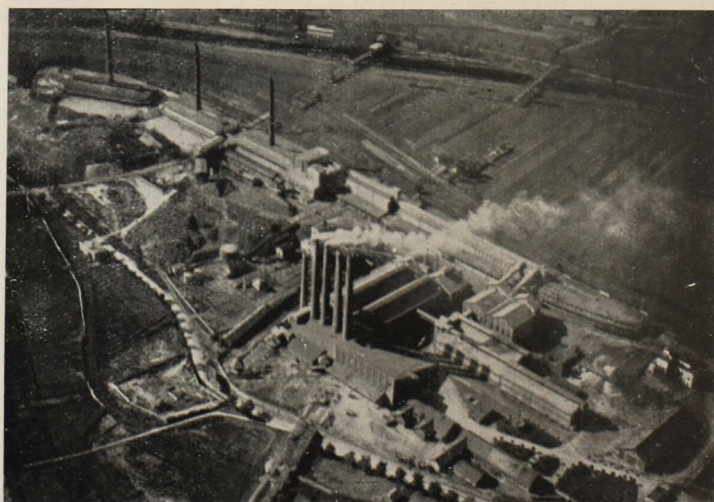


Southampton. A repülőtér mellett csöndes kis temető van.

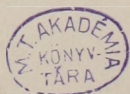




Majd elnyeli a «Gerlé»-t a hatalmas southamptoni hangár.



A gyárkémények füstjén jól látom, hogy hátszelem van.





már mindegy, fel sem veszem. «Hortobágyi pusztán fúj a szél . . .», hiába, nem lehet megállani, kitör belőlem a nóta, pedig egy hangot sem hallok belőle, de teljes torokkal énekelem. Mire balról meglátom a halastavakat, már a szél is gyengébb a borulat alatt. Előttem a kálomista Róma, a Nagytemplom tornya. Szemerkél az eső, mégis sokan nézik lent, amint a Gerle ott köröz a város felett. Pont öt óra van, mikor leszálok az epreskerti repülőtéren. Örömtől sugárzó arcok vesznek körül, mikor a hangárok felé gurulok. Hogyne, hiszen innen indult el s vissza is jött a Gerle. Én azt hiszem ilyenkor, ha egy idegen kerülne közénk, rettentő szánakozó pillantásokban lenne része. Hogyne, hiszen szegény nem magyar. Az üdvözlő, szerető bajtársi szavakból azonban nem valami sokat hallok, mert ugyancsak zúg a fülem a közel tizenegy órai motorbúgástól. Most is repülők között vagyok, de végre magyarul válaszolhatok a sok kérdésre, hogy, hogy, mint volt, mit láttam, mit tapasztaltam. A mesében lassan kezd leragadni a szemem, nem kell a további útitervet már kidolgozni, egy van csak hátra, nagyot aludni, hogy holnap frissen, kipihenve a hosszú utat, visszavigyem a Gerlét haza, Mátyásföldre.

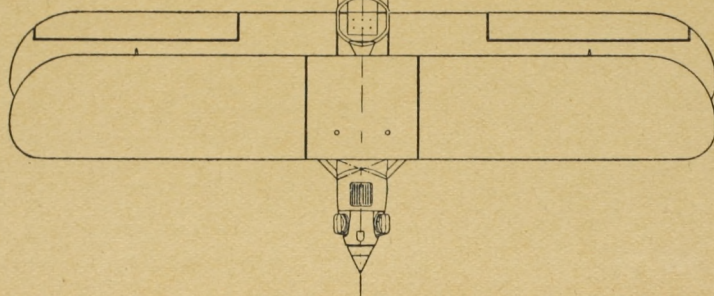
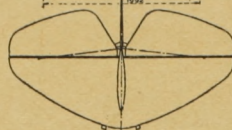
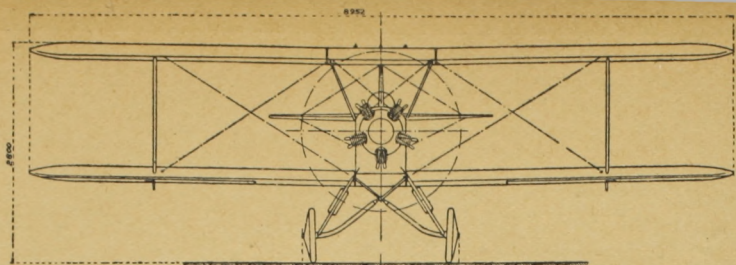
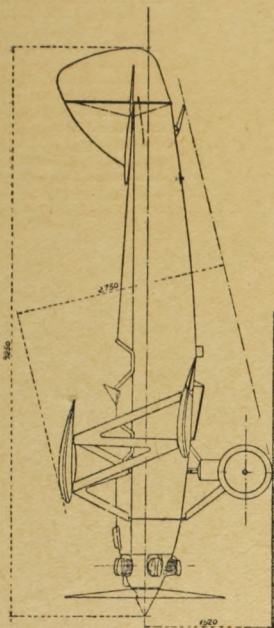
---







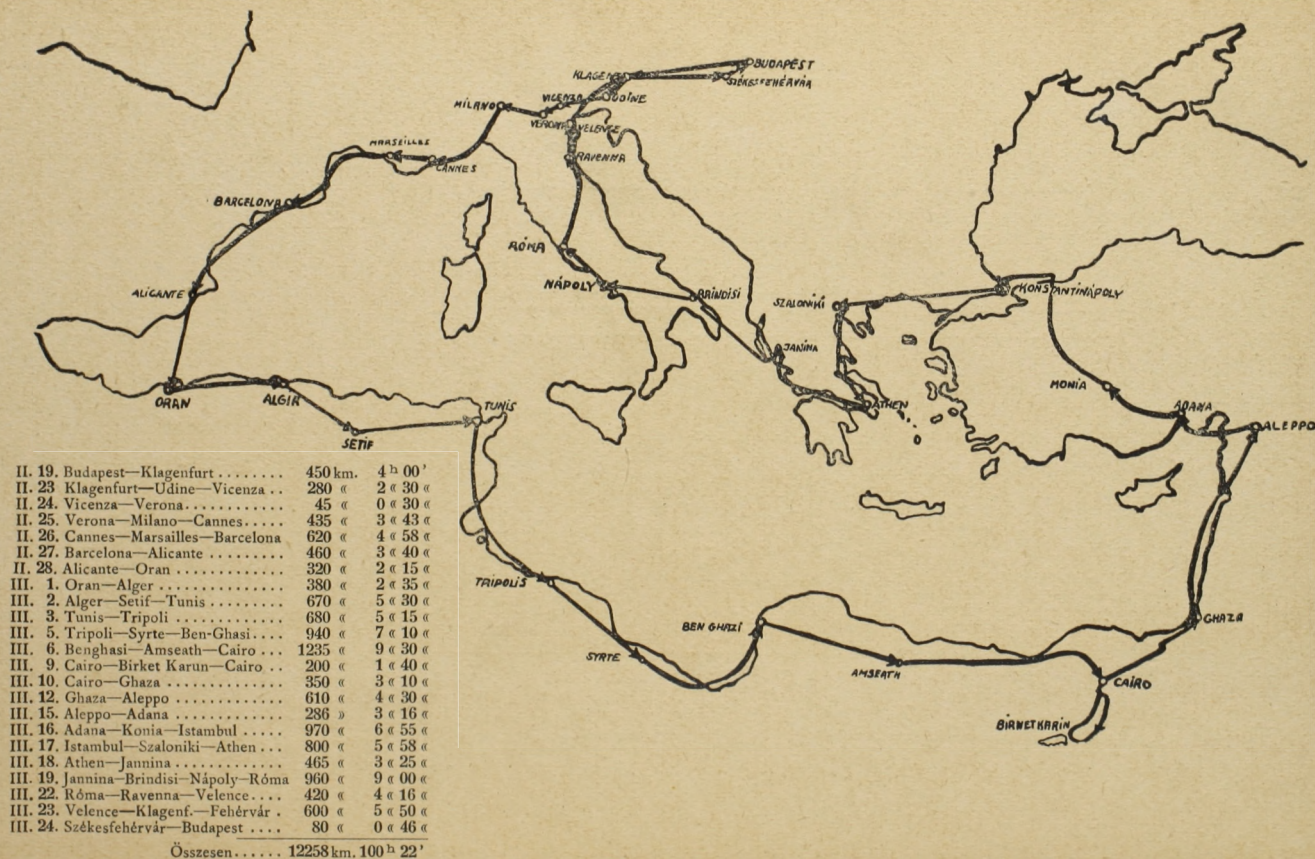
„GERLE,  
ISKOLA-ÉS GYAKORLÓ GÉP,  
„GENET-MAIOR, MOTORRAL  
ELRENDEZÉS.



ÜRÉSSÜLY	430 kg
HASZNOS SÜLY: ISKOLÁZÁSRA	220 "
" HÚRÉPÜLÉSRE	120 "
" TUKÁRA	450 "
HORDFELÜLET	217 m <sup>2</sup>
TERJEDTSÉG	895 m
HOSSZSÁG	725 "
MAGASSÁG	275 "

«Gerle 13» rajza.





A «Gerle 13» Földközi-tengeri körrepülése 1933. II. 19—III. 24.







# A GERLE 13, TÁVOLSÁGI REPÜLÉSENEK UTVONALBEOSZTÁSA

1933. NAPI UTZAKASZOK

VII. 22. BUDAPEST - DEBRECEN

186 km 1° 32'

VI. 24. DEBRECEN - RAPLA

1370 " 13° 00'

VI. 31. TALLINN - HELSINKI

85 " - 45'

IX. 2. HELSINKI - STOCKHOLM - MÄLMSLÄTT

589 " 4° 15'

IX. 5. MÄLMSLÄTT - LJUNGBIHED - MÄLMO - KÖPENHAGA

390 " 3° 20'

IX. 6. KÖPENHAGA - LONDON

1080 " 6° 45'

IX. 9. LONDON - SOUTHAMPTON

100 " - 40'

IX. 11. SOUTHAMPTON - COVENTRY

170 " 1° 30'

IX. 14. COVENTRY - LONDON

144 " 1° 05'

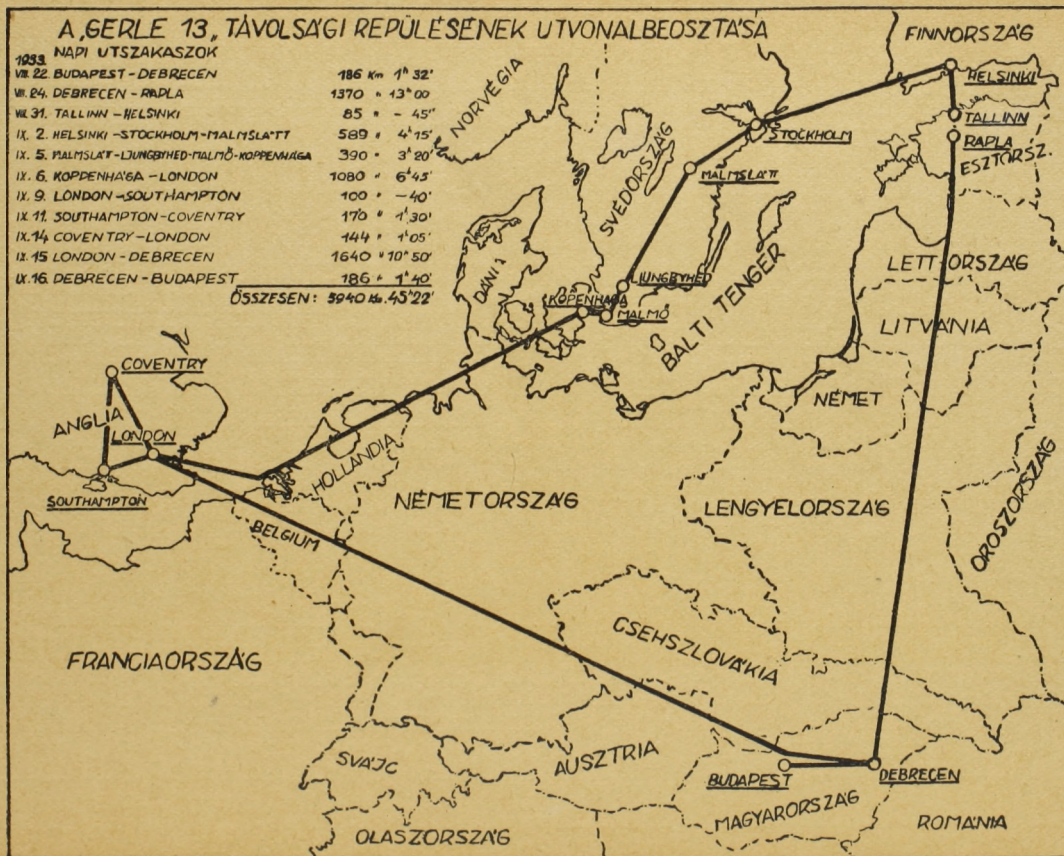
IX. 15. LONDON - DEBRECEN

1640 " 10° 50'

IX. 16. DEBRECEN - BUDAPEST

186 " 1° 40'

ÖSSZESEN: 3940 km 45° 22'





## TARTALOM.

	Lap
Bevezetés : «Gerle 13» .....	5
I. A Földközi-tenger körül :	
Amíg az útiterv kialakul .....	11
Az előkészületek .....	14
Az Alpokon át .....	20
Európa délnyugati partjai felett .....	31
A Földközi-tengeren keresztül .....	46
Az Atlasz országai felett .....	54
Észak-Afrika homokos partjain .....	65
A Szentföldön és Kis-Ázsián keresztül .....	107
Hellász és Róma egén .....	143
Hazafelé .....	171
Itthon .....	176
II. Észak- és Nyugat-Európán keresztül .....	179



MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA

KÖNYVTÁRA 2137/19 50 N. SZ.







